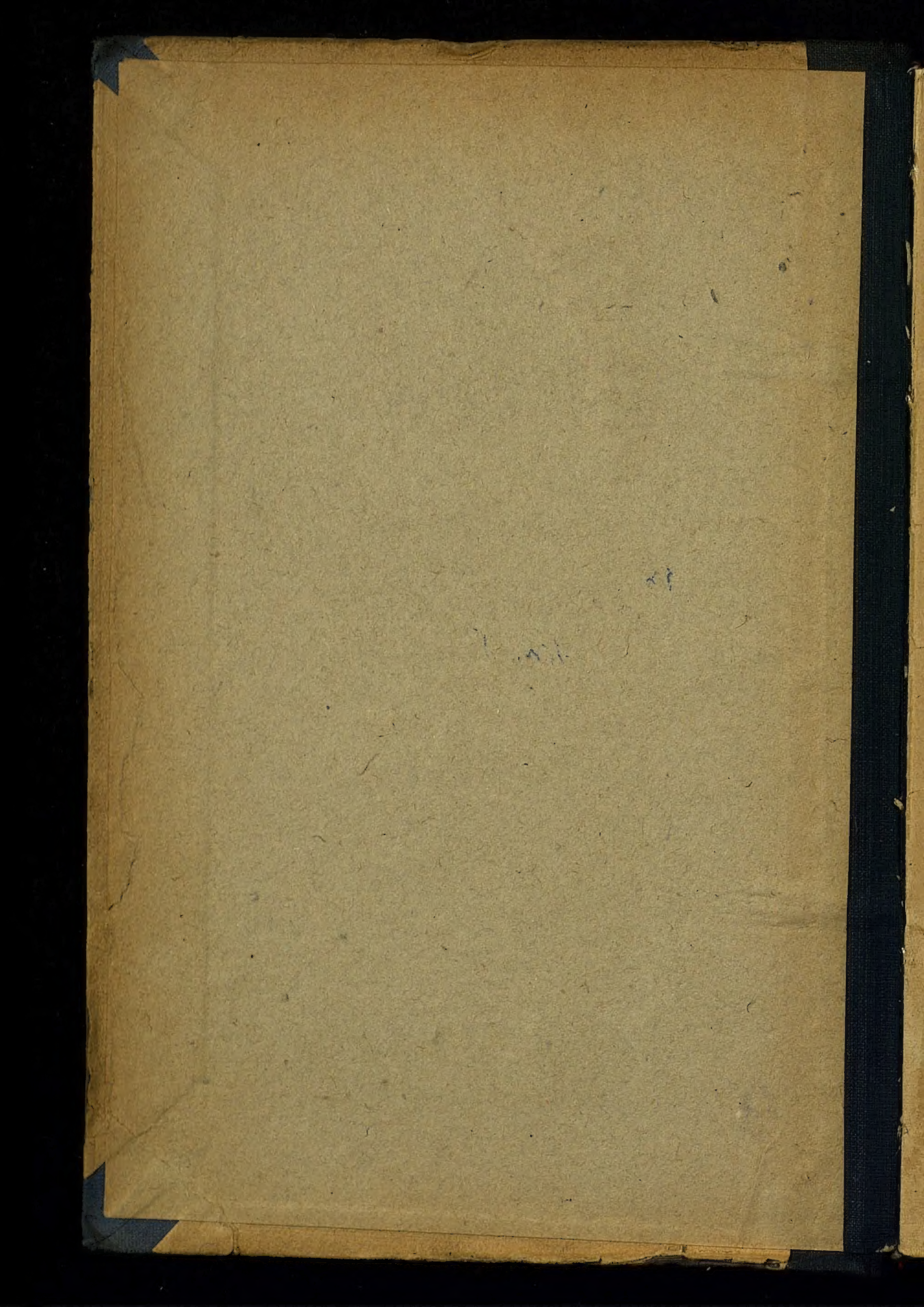
Ю. КОРБЕТТ



# ОПЕРАЦИИ АНГЛИЙСКОГО ФЛОТА В МИРОВУЮ ВОЙНУ



ЛЕНИНГРАД
1927



С. С. С. Р. Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ОБЩЕСТВО СОДЕЙСТВИЯ ОБОРОНЕ СССР.
ОТДЕЛЕНИЕ БАЛТМОРЯ



Ю. Корбетт

# ОПЕРАЦИИ АНГЛИЙСКОГО ФЛОТА
## В МИРОВУЮ ВОЙНУ



ТОМ I

Sir Julian S. Corbett. History of The Great War. Naval Operations. London 1920



Перевод М. Л. Бертенсона

С предисловием М. А. Петрова

Под общей редакцией Редсовета О. С. О. Балтийского моря

Р. И. О. В.-Морских Сил РККА
ЛЕНИНГРАД
1927

Ленинградский ... в.—27 л. Зак. № 281.

Тип. В.-Морск ... авн. Адмиралтейства.

# ОТ РЕДАКЦИИ.

Исторические работы о войне на море в войну 1914 — 1918 года, изданные заграницей, в большинстве своем недоступны еще широким кругам комполитсостава РККА, их нет в переводе на русский язык кроме 2 — 3 немецких источников.

Первый том труда Корбетта «Naval operations», излагающий операции на море в 1914 году и являющийся английской официальной историей войны на море, выходит в свет в русском переводе как раз в тот период, когда политика империалистической Англии всем своим острием направлена против Советского Союза. Антисоветский блок, сколачиваемый Англией на наших западных границах, поддерживается и цементируется английским флотом.

Предпринимая это издание, отделение Балтморя Общества Содействия Обороне СССР ставит своей целью ознакомить широкие круги командно-политического состава РККА со стратегией и тактикой английского флота, считая необходимым почерпнуть оттуда все уроки, которые будут небезполезными для боевой подготовки Красного флота.

В русском переводе опущены фамилии некоторых начальников, которыми изобилует английский текст, часто опущены титулы, иногда сокращен перечень названий пароходов и пароходных кампаний, ничего не говорящих нашему читателю. Географические названия, кроме общеизвестных, приводятся в тексте по английски ввиду невозможности транскрипции многих встречающихся в подлиннике названий. Число карт в целях удешевления издания сокращено, но отнюдь не в ущерб наглядности изложения текста.

Редакция не везде оговорила свои замечания к тексту, рассчитывая на то, что наш читатель сам с'умеет разобраться в степени «об'ективности» изложения отдельных скользких положений автора, в которых он пытается доказать непогрешимость английских методов ведения войны.

*Редсовет О.С.О. Балтморя.*

18 февраля 1927 года.
Ленинград.

---

# ПРЕДИСЛОВИЕ.

Хотя перевод на русский язык первого тома капитального сочинения Ю. Корбетта «Naval Operations» и выходит с значительным опозданием, однако, это опоздание не преуменьшает интереса к нему и значения этого труда, как наиболее крупного и полного исследования мировой войны на море среди других трудов, посвященных тому же вопросу.

Давая обширнейший материал для изучения опыта мировой войны на море, на котором строятся наши современные суждения о морских войнах будущего, труд Корбетта интересен и в том отношении, что раскрывает перед нами облик морской Англии, ее стратегии «морского гегемона», характерные черты ее морской силы с ее национальными и традиционными особенностями. Ярко выступая на общем фоне грандиозной борьбы, они дают читателю возможность составить себе подлинное представление о морском могуществе Англии и об идеях, которые столь недавно вдохновляли английскую военно-морскую и политическую мысль.

Ходом истории Россия была приведена к положению союзника Англии, бок-о-бок с ней и Францией выступив в мировой войне. Между тем, в течение длительного исторического периода до того, почти на протяжении двух веков, всегда, за короткими перерывами, явно или скрыто, русско-английские отношения имели неизменно враждебный характер, будучи обусловлены об'ективными условиями, создававшими ряд противоречий между обоими государствами. В настоящее время противоречия между империалистической Англией и Союзом Советских Социалистических Республик, на почве полной противуположности их политических устремлений, еще более углубились и привели к тому, что Англия вновь занимает неизменно враждебную к нам позицию.

И если настоящая книга имеет общий интерес как для истории, так и для военной науки, то для нас она интересна тем более, что выявляет качества и особенности нашего давнишнего в прошлом и непримиримого в настоящем

врага—империалистической Англии. Его мы должны изучать прежде, нежели необходимость противупоставит нас на арену боевого столкновения. Я бы сказал—изучать и учиться, так как боевая деятельность английского флота, изложенная в настоящем труде, дает много примеров, из которых должно сделать выводы и использовать их для подготовки Красного флота.

Мы не имеем возможности в кратком предисловии отметить всех богатых поучений этой книги, почему ограничиваемся скромной задачей—предварить читателя об ее особенностях, коснувшись только некоторых общих вопросов.

Прежде всего, надо иметь в виду, что книга представляет *официальную* историю войны и выполнена Ю. Корбеттом по заказу английского Адмиралтейства, что необходимо помнить для учета степени об'ективности изложения.

Корбетт, в нескрываемой роли адвоката Адмиралтейства, отчитывающегося перед общественным мнением Англии и английским флотом в своей деятельности во время войны, прежде всего руководствуется принципом непогрешимости Адмиралтейства, которое, за исключением одного случая (пропуск «Гебена» в Средиземном море), признается им в своих решениях неизменно правым. Это сообщает определенный уклон как трактовке описываемых событий, так и делаемым выводам.

С другой стороны — он является патриотом, не чужд тенденциозности, превознося доблесть английского личного состава. Стремление продолжить изложение той истории флота Англии, которая питает английских моряков самоуверенностью и, будучи преподнесена в виде прославления подвигов их предков, является одним из видных факторов в деле воспитания последующих поколений,—служит несомненным мотивом Ю. Корбетта. Адмиралтейство—всегда право, английские моряки — всегда доблестны: вот лейт-мотив его изложения.

Конечно, такая точка зрения автора не может удовлетворить нас. Нас не может удовлетворить отсутствие свободной *критики* событий и операций, преподносимых официальной историей флота. Отдавая должное обстоятельности исследования, солидности произведенной исторической работы, мы стоим перед необходимостью, читая и изучая настоящий труд, не все принимать на веру, но прикладывать собственный критерий, учитывая известную тенденциозность автора.

Предлагаемый том сочинения Ю. Корбетта трактует о морских операциях английского флота за первый период

войны. Глубокие принципиальные вопросы, связанные с происхождением последней, как в отношении об'ективно-исторических причин, которые вызвали ее возникновение, так и в отношении оценки непосредственных поводов к ней—оставлены вне рамок труда, или преподносятся в примитивной форме, также неудовлетворяющей советского читателя, уже привыкшего находить об'яснение крупных мировых событий в области экономических противоречий, а мировой войны— в области кризиса империалистической политики капиталистических держав. Эта сторона вопроса не освещена, и поскольку у читателя, под влиянием книги, родится желание уяснить себе общий политический и экономический фон, на котором создались условия, приведшие народы к величайшему столкновению, он должен искать ответа в других трудах, в других исследованиях. Здесь они не отражены.

Самым досадным, т. е. тем, что мы могли бы ожидать именно от истории английского флота — является опущение автором вопросов, связанных с подготовкой Англии к войне на море. В этом отношении автор приподнимает лишь край завесы, рассказывая о собственно оперативных приготовлениях и развертывании английского флота в последние дни перед войной. Остается скрытым процесс собирания средств для войны, ажиотаж военных вооружений, эпопея колоссальных военных расходов, характерных для периода, предшествовавшего 1914-му году. Между тем, в центре их была англо-германская конкуренция в судостроении, при преобладающем значении английского флота, достигшего ко времени войны колоссальных размеров.

Именно этот период истории последнего, когда вопрос об увеличении морских сил являлся фактически одним из главных моментов английской и мировой политики вообще, остался Корбеттом невскрытым, в той части, которая говорит о данных, предшествовавших войне. Именно здесь особенно интересно было бы знать не собственно численный состав английского флота, что может быть добыто из любой справочной книги, а наростание планов Англии на море в связи с ее морской политикой, внутренним и международным ее положением. Остались неосвещенными такие поворотные пункты в английской морской стратегии, как проведение германского закона о флоте, русско-японская война с ее последствиями, различные моменты международных осложнений (Агадирский инцидент, Балканские войны), прямо и косвенно отражавшиеся на политике Англии и ее судостроительных программах. Широкие предпосылки к грандиозной кар-

тине развертывания морских сил Англии, выполненного в 1914-м году и описанного автором, остались в тени, вследствие чего как само развертывание, так и планы английского Адмиралтейства преподнесены как бы на весу, в оторванном виде от условий и причин, их сложивших.

Хотя автор и говорит в своем предисловии, что «целью настоящего труда было стремление дать в повествовательной форме, свободной от излишних технических подробностей, не только описание непосредственно самих операций, но и их взаимную связь с политикой и военно-сухопутными операциями и действиями дипломатии...», однако, вопрос о работе дипломатии и об английской политики вообще остается вне фокуса его внимания, будучи затрагиваем как бы косвенно и в той лишь мере, чтобы обосновать решения Адмиралтейства. Равным образом, связь и взаимодействие сухопутных и морских сил ограничены исследованием точек их непосредственного соприкосновения, почти не касаясь планов войны на сухопутном театре, опуская значение и оценку крупнейших событий фронтов, создававших обще-стратегическую и военно-политическую кон'юнктуру того или другого момента.

Вот почему для всестороннего изучения войны на море в 1914-м году, для установления ясного представления о характере факторов, действовавших в ней, и оценки значения морских операций во всем их масштабе для хода войны— труд Корбетта, несмотря на его обстоятельность, не дает полной картины. Он требует попутного ознакомления с другими трудами, освещающими эти, несколько затемненные, стороны темы настоящей книги.

Автор в своем описании касается боевых действий и других флотов, но для него эта задача—совершенно второстепенная. В центре всего стоит история английского флота, с точки зрения которого оцениваются операции и других, союзных с ним морсих сил. В частности о русском флоте говорится очень мало, совсем вскользь.

Эти общие замечания мы полагали нужным предпослать русскому переводу Корбетта, чтобы затем оттенить некоторые мысли, имеющие для нас специальный интерес.

---

I-й том сочинения Ю. Корбетта вполне отчетливо выявляет роль английского флота в начале мировой войны, а в значительной мере и для последующего ее течения, так как положение на море, которое создалось по окончании развертывания английских сил в 1914-м году, в большей части

сохранило свои черты и в дальнейшем. Идеи установились с самого начала, потом — в них вводились коррективы, сообразно обстановке и новым условиям развивавшейся войны.

Сохранение господства на море в водах, прилегающих непосредственно к Англии и на океанских путях сообщений, составляло основную идею английской морской стратегии. Это было непременное условие, при выполнении которого Англия была в состоянии вести войну, перебрасывая войска на сухопутный фронт Франции и питая их. Не только ведение войны, но само существование Англии целиком зависело от свободы ее морских путей сообщений, ибо острова метрополии не производили достаточно сырья, в особенности продовольствия, для снабжения народонаселения и удовлетворения потребностей промышленности.

Операции, содействовавшие удержанию господства на море, являлись, по существу дела, важнейшими операциями для Англии. А затем и—для Франции, т. к. Франция, как и Англия, могла противустоять германскому наступлению и рассчитывать выиграть войну только при наличии свободного морского подвоза подкреплений, английской, а потом и американской, армий, подвоза припасов и материалов для нужд фронта, т. к. собственных ресурсов французского народа— не хватало безусловно.

Крупнейшие боевые столкновения разыгрывались на сухом пути, на полях Франции, России и В. Пруссии. Там решался исход борьбы. Действия на море, описанные в настоящей книге,—крейсерские операции на океанах, отдельные операции в районе Северного моря, операции в Средиземном море и пр. по внешнему эффекту и количеству боевых потерь являются не более как эпизодами на кровавом фоне войны сухопутной, где на поле сражений бросались миллионы людей при колоссальном напряжении сил, огня и металла.

Но значение операций флотов, и в особенности английского, не может быть преуменьшено в общем ходе войны: именно они направили русло событий к победе Антанты над германской коалицией. Именно они обеспечили Антанте то решающее стратегическое и экономическое преимущество, которое определило поражение последней. Заблокированная, лишенная морского подвоза, Германия, после эпической борьбы, была принуждена капитулировать.

Эта боевая работа английского флота в течение 1914-го года по упрочению господства на море составляет главное содержание настоящей книги.

В своем вступлении автор глухо упоминает о каких то противодействующих силах, о «противных течениях, которые сплошь и рядом влияли на успех операций, или лишали их намечавшихся результатов»,—тех силах, с которыми не приходилось иметь дело английскому флоту прошлых времен. Что это за «противные течения»—он не поясняет, но они отчетливо, красной нитью проходят через описание кампании на море в 1914-м году.

Эти течения исходили со стороны общественного мнения Англии и ее доминионов, последних, может быть, в особенности.

Английское общественное мнение не мирилось с материальными потерями, которые наносили торговле германские крейсера. Оно было склонно, под влиянием действий последних на морских сообщениях, переоценивать эту угрозу, создавая паническое настроение, давить на стратегию, требуя немедленных, безразлично какой ценой купленных, мероприятий для обеспечения морской торговли. Несколько крейсеров противника, нанесших потери, материально несущественные (общая сумма их по сравнению с потерями в последующие годы была ничтожна), фактически держали английскую стратегию в крайне напряженном состоянии, вызывая на мероприятия, подчас идущие вразрез с планами военно-морского командования. Давление общественного мнения—это реальный фактор, гораздо большей значимости для Англии, нежели для других воевавших государств, по крайней мере, в первые годы войны находившихся во власти военного командования: английскому военному командованию, более чем какому-либо другому, постоянно приходилось с ним считаться.

В период, охваченный книгой, выявляется и, читая ее, мы ясно чувствуем тот элемент английской государственности, который в данный момент, уже после окончания войны, являет собой реальную угрозу целости британской империи. Это отношения ее с доминионами, общественное мнение последних.

Корбетт в начале своей книги, характеризуя роль доминионов и степень их участия в войне, не находит слов для выражения своего удовлетворения:... «помощь доминионов ожидалась, но размеры ее, удивившие весь мир... не могли быть учтены заранее. Еще менее было вероятностей, что Индия примет участие в борьбе на главном театре. Никому не рисовались также и картины многочисленных конвоев, спешивших в Европу со всех концов земного шара на помощь отечеству»... Однако, уже тот факт, что мера

участия доминионов в войне, явилась неожиданной для англичан, скрывает, к счастью для них не оправдавшиеся, крупные опасения—как посмотрят и будут ли сочувствовать доминионы войне? Эти опасения не покидали англичан в течение последовавших затем военных событий, заставляя командование чрезвычайно щепетильно относиться к мнению доминионов, делая и здесь отступления от требований стратегии для устранения нежелательных моментов, могущих повлиять на их настроение.

Подлинная история этих отношений, естественно, вне горизонта автора, трактующего собственно лишь о боевых операциях. Но ход последних и развертывание английского флота, как в начале войны, так и затем в течение всего 1914-го года, дают понять, что в этом отношении у англичан было далеко неблагополучно; спокойствие и самоуверенность временами покидало Адмиралтейство, оно нервничало.

Описание крейсерских операций дает красноречивые иллюстрации сказанному. Адмиралтейство неизменно находится под давлением этого фактора. Вопреки требованиям стратегии оно держит значительные силы в австралийских водах, в то время как у берегов южной Америки для отряда адм. Краддока складывается грозная обстановка. Английское Адмиралтейство даже готово снять часть сил с главного театра—Северного моря, дать сильные конвои транспортам с войсками из доминионов и тем удовлетворить их общественное мнение.

Поддержание «престижа Англии», связывающего разрозненные части соединенного королевства, служит одним из видных стимулов стратегической работы ее военного, и в особенности военно-морского, аппарата. «Тяжелые дни» английского Адмиралтейства, когда несколько германских крейсеров хозяйничали на морских путях, являются днями испытания английского престижа прежде всего. Здесь моральный фактор превосходил его материальные последствия. Стратегия упиралась в данном случае в «противные течения», о которых и говорит Корбетт.

Эта сторона не должна ускользнуть от внимания читателя, старающегося постичь характер английского мирового могущества, характер его стратегии, неизменно находящийся под сильным влиянием вышеуказанных «течений».

То же влияние общественного мнения, опасение потери престижа, сказывалось и в операциях на главном морском театре в Северном море. Почти двойное превосходство в силах на стороне английского флота не являлось для Адмиралтей-

ства достаточной гарантией в прочности положения. Нервность, с которой оно реагировало на вынужденное под влиянием условий на других театрах отвлечение хотя бы отдельных судов из Гранд-Флита—является показательной.

Идя на большой риск и жертвы на сухопутном театре войны, считаясь здесь с громадными потерями, непрерывно питая французский фронт людским материалом и колоссальными военными ресурсами, английское общественное мнение—судя по словам Корбетта—особенно чутко относилось к малейшей угрозе на море. Нервы нации были здесь. От Адмиралтейства требовалось успешное решение задачи на все 100%. Под этим углом зрения и следует рассматривать его задачу.

Трудно сочетать впечатление, выносимое из книги Ю. Корбетта, болезненной боязни за неприкосновенность морских сообщений Англии с тем громадным преимуществом в силах флота, которое имела она и ее союзники в борьбе со много уступавшим им противником. В распоряжении Англии были колоссальные морские средства, еще усиленные целым флотом Японии и откомандированными французскими судами, дававшими ей все шансы на конечный успех морской борьбы.

Требования к морской стратегии были исключительно тяжелы. Она отвечала на это стремлением, которое характерно для Адмиралтейства на протяжении кампании, всюду противопоставить Германии безусловное, исключающие возможность неудачи, преимущество в силах. Адмиралтейство не удовлетворялось сосредоточением 16 боевых судов против одного *Эмдена*, 5 эскадр против эскадры адм. Шпее, двойным преимуществом на театре Северного моря—таковы были нормы английской стратегии. Правда, быстро поймать крейсера было не легко, также как трудно было застраховаться от возможных, но лишь в малой доле осуществленных, вылазок германского линейного флота из заблокированной зоны, но соотношение сил должно было дать уверенность в прочности положения, уверенность, каковую мы со стороны Адмиралтейства на протяжении настоящей книги не чувствуем. Такое, скорее сплетение случайностей, нежели ошибка стратегии, как неудачный бой для англичан у Коронеля, вызывал панический пессимизм, отраженный Корбеттом в самых мрачных тонах.

Все это симптоматично, и должно быть учтено при оценке будущих войн, в которых может принять участие Англия. Изучая историю боевых действий английского флота в мировую войну, ясно чувствуется Ахиллесова пята могущества Англии—морские сообщения.

В какой мере стратегия Англии на море в мировую войну была несвободна от политики—ясно доказывается всем содержанием настоящей книги. Политика давила на стратегию и ставила перед английской морской силой задачи, далеко выводящие из пределов вполне определенной стратегической цели, которая была принята с самого начала,—блокады и обеспечения морских путей.

Мы не можем очертить, не уклонясь далеко в сторону, всего клубка политических интересов, переплетавшихся с морской стратегией Англии, да и в том нет надобности, так как читатель сам получит достаточную картину из развернутого в книге материала. Но один момент следует отметить—это отражение русско-английских отношений в морской стратегии Англии, в той ее части, которая соприкасалась с направлениями на русские морские театры—Балтийского и Черного морей, главным образом.

Прежде всего—разителен факт отсутствия русско-английского морского соглашения о совместных действиях флотов, тогда как англо-французское морское соглашение, совершенно точно разграничивающее задачи английских и французских морских сил, уже действовало с 1912-го года. Между тем, нельзя сказать, чтобы русские морские театры были бы несущественны с точки зрения общих задач, преследовавшихся флотами Антанты. Не говоря уже о том, что они являлись флангами русской армии, обеспечение и успешность действий которой, в особенности в начале войны, имели громадное значение для всего дела Антанты, а от прочности положения на этих флангах в известной мере зависила устойчивость всего русского развертывания, бассейны Балтийского и Черного морей имели крупнейшее значение для заблокированной Германии: Балтийское море, служа путем сообщений ее с Скандинавскими странами, откуда широкой рекой лилось пополнение недостающих запасов и материалов, а Черное—имея чрезвычайно важное значение в отношении военного воздействия на Болгарию, Румынию и Турцию, позиция которых в начале войны оставалась неопределенной.

Казалось бы, проблемы борьбы на Балтийском и Черноморском театрах не должны были уйти из горизонта английской морской стратегии, которая только включением в зону господства морских сил Антанты могла полностью замкнуть кольцо блокады Центральных держав. Казалось бы, обеспечение морского пути в Черное море, дававшего возможность питать русскую армию, бедную техническим снабжением, и, как подтвердилось потом, неспособную вести выпавшую

на ее долю грандиозную борьбу без технической помощи западных союзников должно было составить существенную заботу Адмиралтейства, и в этих направлениях она должна была дать определенное решение.

В труде Корбетта мы не находим прямого ответа на эти, нас специально интересующие, вопросы.

В отношении Балтийского моря он лишь констатирует слабость русских морских сил и, отдавая должное их начальнику адм. Эссену, свидетельствует об ограниченности их оперативных возможностей лишь защитой Финского залива, и отвлечением на себя части германского флота от главного театра Северного моря. Вопрос о помощи русскому флоту со стороны английского, обладавшего, как сказано, подавляющей численностью сравнительно с немецким при совершенно прочном положении на Северном море и уже осуществляемой блокаде, у Корбетта не возникает, а в принятых планах войны Адмиралтейства и плане развертывания английского флота—он и не ставится.

Из книги Корбетта мы узнаем, что та существенная для русских, но незначительная для англичан, помощь, которую русский Балтийский флот получил в первые месяцы войны в виде присоединения сначала двух подводных лодок (затем число их было увеличено), была продиктована не столько стремлением дать в руки русского флота оружие, которым он фактически не располагал в то время (русские подводные лодки были исключительно устарелого типа и боевого значения почти не имели, новые же начали вступать только на второй год войны), а совершенно свободной от таких побуждений задачей—попытки атаковать германские силы со стороны Балтийского моря, не связывая этой операции с действиями русского флота. Потом—лодки остались, и действовали совместно с последним, но, повторяю, это не входило в первоначальные намерения англичан. Балтийское море игнорировалось, по крайней мере в первое время войны, английской стратегией.

Что касается Черноморского театра, то здесь Адмиралтейством с самого начала была допущена крупная ошибка, (кажется, единственная, признанная Корбеттом, ошибка на всем протяжении охваченного описанием периода), последствия которой были чрезвычайны и непредвидены для англичан. Это пропуск в Дарданеллы крейсеров *Гебен* и *Бреслау*, появление которых в корне изменило обстановку на Черном море и побудило Турцию ко вступлению в войну на стороне центральных держав. Появление *Гебена* в Босфоре для

русского флота обозначало потерю на продолжительный период времени, до готовности новых линейных кораблей, установившегося к началу мировой войны господства на море.



Обстоятельства прорыва *Гебена* в Дарданеллы, недостаточно ясно описанные автором, дали повод некоторым русским морским исследователям предположить умышленное со стороны англичан его упущение. Перспективы превосходства на Черном море русского флота, дававшего России базу для наступления на Босфор и Малую Азию в направлении, где интересы последней находились в прямом противоречии с интересами английскими—это можно предположить—не слишком улыбались дипломатии Англии. Корбетт дает необходимые об'яснения, допускающие, что то была действительно ошибка, а не акт предательства, но его об'яснения не вполне убедительны.

В качестве довода, оправдывавшего Адмиралтейство, он ссылается на пример 1805-го года, когда Нельсон пропустил Вильнева в Гибралтар, будучи введен в заблуждение относительно подлинных намерений последнего. Но Корбетт умалчивает о быстроте и энергии, с которой Нельсон бросился на поиски упущенного противника, о том как Нельсон исправил свою ошибку, найдя в конце концов Вильнева, хотя для этого ему пришлось два раза пересечь океан. Было ли у англичан необходимое упорство в поисках «Гебена», имелась ли у них та же энергия в преследовании германских крейсеров, ушедших в восточную часть Средиземного моря в направлении, как казалось тогда, угрожавшем только русским, но не англичанам? Потом им уже иначе пришлось оценить свою ошибку, но в первое время ее значение, как признает и сам Корбет, — недооценивалось.

Остается неясным—была ли это ошибка дипломатии или военного руководства?

Но это несколько рассеивается, когда мы знакомимся с главой книги, где рассказывается о вступлении в войну Турции.

Бывает, что самоуверенный, преисполненный сознания собственного достоинства, человек, теряет облик внешнего приличия, когда внешние обстоятельства затрагивают какую-либо его чувствительную струну; это произошло и с Корбеттом. «Уже не в первый раз — раздраженно говорит он — Россия предпринимала важные шаги, не считаясь со своими союзниками. Еще 18 сентября она заключила соглашение с Румынией, не поставив о том в известность ни Лондон, ни Париж, теперь же, никого предварительно не уведомив,

она об'явила войну Турции». Тот факт, что Россия об'явила войну Турции после того, как почти все черноморские порты ее подверглись бомбардировке, а два военных корабля были утоплены и у берегов обнаружено минное заграждение, — не заслуживает внимания автора. Но что Россия предприняла важный шаг на Востоке, что она посмела самостоятельно распорядиться «защитой своего престижа», это его волнует. Здесь не в том дело, что действительно, будь русская дипломатия выдержаннее и дальновиднее, она могла принять меры для ликвидации последствий авантюры Сушона, а характерно отношение Англии к проблеме, которая затрагивалась самим фактом вступления в войну Турции: неизжитого, а лишь временно замиренного противоречия русских и английских интересов на Дальнем Востоке. Пути на Моссул, Персидский залив, Индию этим включались в театр войны. Кроме того, возникла угроза наступления на Египет. Возникала боязнь «потери престижа» среди мусульман азиатских английских владений. Нити, которыми удерживаются английские колонии в Азии к своей метрополии. подверглись натяжению, могущему превзойти их слабый предел упругости.

Англии не удалось оставить Восточный Вопрос вне орбиты войны. Авантюра Сушона, дипломатический шаг России, не слишком учитывавшей, как это отзовется на положении Англии, ударили по больному месту ее могущества.

Сказанное, в связи с неликвидированной еще угрозой на Атлантическом, Тихом и Индийском океанах (эскадра Шпее, *Эмден*, *Карлсруэ* и *Кенигсберг* еще существовали), создавало для Англии действительно трудное положение. Опасение за целость империи сочеталось с выходом России, хотя и в качестве союзника, на направления, где, повторяю, их противоречия были лишь временно замирены на период войны, но не были устранены в корне.

Отмеченные моменты начала войны в истории русско-английских отношений послужили лишь прологом к последующим осложнениям в них по вопросам Ближнего Востока. Позже, когда в России, под влиянием кровавого кошмара войны, понесенных громадных потерь и ряда неудач, начали раздаваться голоса о мире, Англия выдвинула проблему «уступки» права России домогаться Константинополя, требуя за это продолжения войны «до победного конца», во что бы то ни стало. Ценой еще не убитого медведя Англия платила за русскую кровь...

Я потому останавливаю внимание читателя на этих эпизодах, косвенно отраженных в книге Корбетта, что в них

показательно давление со стороны английской политики на их стратегию, давление, в котором учитываются не только стратегическая кон'юнктура моментов, но и политические тенденции, долженствовавшие, казалось бы, потухнуть в стане союзников перед лицом общего врага.

*Стратегия Англии, как союзника, глубоко эгоистична и ради политических устремлений она способна поступиться стратегическими принципами.* Прав был русский морской генеральный штаб, еще в 1909 году предостерегая царское правительство, что из союза с Англией ничего для России положительного родиться не может.

---

Высказанные выше общие замечания, ни в малой мере не дискредитируют глубокого интереса к изучению действий английского флота, являющегося выразителем и носителем военной мощи империалистической Англии. Боевые качества этого флота, организация и непосредственное руководство им, нашедшие себе столь широкое приложение в первый год войны—отчетливо иллюстрируются Корбеттом.

Хотя в начале предисловия я и упомянул, что Корбетт тенденциозен в своем изложении, превознося боевые качества английского личного состава, но даже приняв поправку на такую тенденциозность, все же нельзя не признать наличия этих качеств, проявившихся в отличной тренировке, исключительной «маритимности», воспитанной частыми и длительными плаваниями, бодром духе личного состава, склонного к риску и наступлению... Эти качества у англичан отняты быть не могут.

Однако, наступательный порыв, стремление к открытому бою, был более присущ подчиненному командному составу и в гораздо меньшей степени — высшему руководству. Так сказать, ближе к тактике, нежели стратегии...

Адмирал Краддок с доблестью, достойной лучшей участи, принимает бой с сильнейшим его, противником и погибает в неравной борьбе. Прав Корбетт, когда говорит, что «слово опасность адмиралу Краддоку было неведомо...». Вероятно, неведомо оно было и Битти, устремившемуся для поддержки отрядов легких сил, отходивших от Гельголанда в обстановку, где он мог встретить мины, лодки и, наконец, превосходные силы соединенного германского флота... Но это слово было хорошо знакомо высшему командованию, которое питалось тенденциями осторожности и часто нервничало, даже тогда,

когда об'ективно достаточных причин тому в стратегической обстановке не было.

Может быть, осторожная стратегия и смелая тактика дают в сумме истинный курс целесообразного ведения войны. Если это—так, то ведение войны на море англичанами являет положительный образец.

Но кроме этого требуется еще и и с к у с с т в о.

Я не хочу и не имею права назвать неискусной морскую стратегию Англии. Результаты—оправдали ее. Настойчивость, с которой Англия из года в год сжимала кольцо блокады; упорство, с которым она боролась за свои сообщения, подвергшиеся в последующие годы испытанию со стороны неучитывавшейся в 1914 году опасности — подводных лодок; энергия, проявленная Англией в деле обеспечения армии—все это положительные черты английской морской стратегии,

Но сложные политические условия, «противные течения», а в особенности давление со стороны политических тенденций, обусловили ряд промахов, из коих наиболее близкий нам промах—недооценка русских морских театров—мной отмечен.

Чрезмерная осторожность, стремление всюду решить вопрос превосходством сил и только на этом основывая победные предположения, являет собой, если хотите, примитивное решение. Такое искусство прямо пропорционально количеству имеемых сил, мощности кулака. Это не показательный пример для искусства слабого флота, руководству которого приходится решать проблему сосредоточения путем уступки во многих важнейших направлениях; и не то тонкое военное искусство, когда требуется рисковать. *Это—стратегия сильного, стратегия богатого, каковой была Англия в мировую войну.*

Что касается военно-морского искусства англичан в его тактическом приложении, непосредственно, в боевых столкновениях, то здесь—примеры боевой деятельности английского флота не дают блестящих образцов. Коронельский бой демонстрирует отвагу Краддока, но—не его тактическое искусство. Наоборот, если есть чему учиться в этом отношении, то только у его противника, адмирала Шпее. Фалкландский бой, разрешивший, наконец, столь досаждавший Англии вопрос об угрозе ее морским сообщениям, с тактической стороны является просто избиением во много крат сильнейшим английским отрядом слабого отряда германских крейсеров. Лавры этой «победы» не признаны даже Корбеттом. Нельзя искусным считать и проведение англичанами

Гельголандской операции, где сильно подбитые их отряды были спасены, а возможное поражение было обращено в победу, стальным кулаком адмирала Битти и рядом крупных ошибок немцев, запоздавших с выходом. Признанный образец тактического неискусства — пропуск *Гебена* из Средиземного моря в Дарданеллы.

Если мы в области стратегии можем, хотя бы и с оговорками признать, в общем, если не искусство, то «целесообразность» за англичанами, то 1914-й год не дает права заключить того же о достижениях английской тактики.

Следующий важный вопрос, также типично характеризующий деятельность английского флота во время войны— это система управления не только действиями всего флота в его целом, а отдельными отрядами и даже судами, непосредственно из Адмиралтейства.

Читая изложение этого вопроса Корбетта, в представлении читателя вырастает масштаб гиганской работы, выполняемой Адмиралтейством во время войны. Прежде всего работа по мобилизации и развертыванию, о которой с таким удовлетворением, и не без основания, повествует Корбетт; затем—в развитии военных действий, каковые происходили, требуя распоряжений от Адмиралтейства в самых отдаленных и разнообразных театрах, оно управляет всем, крепко держа нити командования в своих руках. Боевые операции имели место одновременно: в Северном море, в Канале, в Средиземном море, на Атлантическом и Индийском океанах, на Великом океане и в Персидском заливе, на Красном море и Северном Ледовитом океане. Операции—самого разнообразного содержания и смысла, начиная с блокады Северного моря и кончая обеспечением морских перевозок буквально во всех частях света.

Адмиралтейство непосредственно управляет. Компетенция отдельных начальников, даже столь ответственных, как командующий Гранд-Флитом Джеллико,—весьма ограничена. Командование даже на главном театре не об'единено в одних руках: силы Гарвичского патруля, эскадра Канала—не подчинены Джеллико, они прямо централизованы к Лондону.

Эта гигантская работа Адмиралтейства составляет одно из наиболее ярких впечатлений, выносимых из чтения настоящей книги. Она имела свои достоинства, но имела и свои недостатки, т. к. начальники постоянно требовали указки. Там, где указки не доставало, или по несовершенству и возможным дефектам средств связи она доходила с опозданием и извращением, случались перебои: финал трагедии Крад-

дока, не дождавшегося опоздавших директив из Адмиралтейства, явился одним из следствий такой системы.

Полная централизация главного руководства операциями флота не составляет для Англии специфическую особенность мировой войны. Это тоже своего рода традиция, сложенная в силу об'ективных условий как географического характера, так и общественного уклада Англии. Ту же картину мы видим во время Наполеоновских войн, она же была отражена во время Восточной войны 1854—56 г., когда английскими отрядами, действовавшими на Балтийском и Черном морях, управляли в деталях из Лондона.

Кроме особенностей, нами отмеченных, приходится подчеркнуть еще одну, которая представляет существенный интерес, тем более, что в других государствах, в частности в России, а особенно в Германии, она не нашла удовлетворительного решения: это связь операций флота с операциями армии. Читая труд Корбетта, мы не видим у англичан разрыва между этими двумя родами вооруженных сил, как-то можно видеть из обзора русских и германских операций. Лишь в начале, при описани первых месяцев, Корбетт жалуется на разногласия между морским и сухопутным командованием, которое, однако, затем стирается, и, в общем, армия и флот к концу описанного периода действуют согласно. Флот охотно идет навстречу армии и по своей инициативе предпринимает операции, содействующие операциям последней (высадка в Остенде). Эта черта не может быть не отмечена, так как другие государства являли собой примеры совершенно ненормальных отношений между армией и флотом.

Изложенное нами выше имело своей целью отметить некоторые особенности, характерные для английского флота, которые мы можем почерпнуть из знакомства с книгой Корбетта и которые несомненно надлежит учитывать в перспективе будущих войн, где английский флот будет, по всей вероятности, играть, если не заглавную, то, во всяком случае, видную роль.

Непосредственные выводы для военной науки, в особенности для стратегии и тактики, которые дает деятельность английского флота в мировую войну, не входят в нашу задачу, т. к. перед нами—первый том истории, охватывающий лишь кампанию 1914-го года, за которой было еще три года борьбы, причем именно в последующие годы развернулись наиболее крупные операции, опыт которых составил если не грань, то во всяком случае крупный этап в эволюции военно-морского искусства.

Изложенная кампания дает предпосылки, содержит лишь часть опыта, который и удобнее и целесообразнее под‘итожить после выпуска на русском языке всего сочинения Корбетта.

Однако, основная проблема морской войны — *борьба за господство на море* — была предрешена уже в 1914-м году, и тот факт, что морским силам Согласия, с английским флотом во главе, удалось удержать море в своих руках, фактически предопределил дальнейшее развитие и исход войны.

Германский флот был заблокирован. Германия—отрезана от моря. Перед ней вырисовывался мрачный призрак, принявший реальные формы в последующие годы—призрак голодной блокады.

Конец 1914-го года определился установившимся господством на море Антанты, но вместе с тем и преобладанием остановленной в своем наступательном порыве, но пока все еще победоносной, непоколебленной в своей мощи, германской армии на континенте Европы.

Подобное положение на европейском театре было в 1805-м году после победы англичан у Трафальгара, сломившей морское могущество Франции, доставившей им владение морем, в то время как армия Наполеона грозила Европе. «Каждая из двух держав, неуязвимая в своей стихии,—говорит Мэхен [1])— стояла подобно неприступной крепости, которая может быть принуждена к сдаче лишь истощением ее ресурсов. В этой борьбе на выносливость—Наполеон пал».

Ту же участь испытала в мировой войне и Германия, задушенная английской блокадой.

В обоих случаях господство Англии на море дало ей победу.

*М. Петров.*

---

[1]) Мэхен. «Влияние морской силы на франц. революцию и империю».

# ПРЕДИСЛОВИЕ К АНГЛИЙСКОМУ ИЗДАНИЮ.

28 июня 1916 года премьер Асквит сделал в Парламенте заявление, что—«предвидя весьма вероятное возникновение требования отчета о военных действиях и считая крайне желательным удовлетворить это справедливое желание широких общественных кругов Англии, правительство решило подготовить к печати и опубликовать по окончании войны официальную «Историю войны».

Настоящий том представляет собою первый выпуск обещанного труда.

В нем использованы как английские официальные морские, военно-морские и дипломатические документы, так и все доступные союзнические и неприятельские источники.

В этом смысле, и только в этом, труд может рассматриваться как официальный; за форму и характер изложения, равно как и за высказанные взгляды, ответственен только один автор.

Период, вошедший в первый том, включает подготовку к войне в течение ближайших к мировой войне лет и морские операции до момента (включительно), когда Фалклэндский бой обеспечил наше оперативное господство на море.

Целью настоящего труда было стремление дать в повествовательной форме, свободной от излишних технических подробностей, не только непосредственное описание самих морских операций, но и их взаимную связь с политикой; с военно-сухопутными операциями и с действиями дипломатии. Кроме того, задачей автора было показать те трудности и «противные» течения, которые сплошь и рядом влияли на успех операций или лишали их намечавшихся результатов.

Таким образом, в настоящем труде сделана попытка представить все операции на море в их непосредственной связи с общим ходом войны.

Многосложность морских операций и грандиозные пространства, на которых они протекали в первый период войны, сделали то, что настоящий том обнимает собою сравнительно небольшой период времени. В дальнейшем эта сложность несколько уменьшается и, можно надеяться, что вся «История» займет не более четырех—пяти томов.

Работа могла быть осуществлена лишь благодаря сотрудничеству Исторической Секции Адмиралтейства, без помощи которой было бы немыслимо произвести необходимые извлечения и выдержки из массы поступившего материала. Однако оказалось необходимым ограничиться лишь непосредственно боевыми операциями флота. Вопрос же о влиянии боевых операций на океанскую торговлю выделен и разработка его поручена специальному исследователю—Е. Фейлю.

Вопрос о торговом флоте был также выделен и описание его деятельности в Мировую Войну было поручено А. Херду.

Карты и чертежи изготовлены Гидрографическим Департаментом.

Приводимые курсы и пеленги (если не оговорено) — истинные.

При составлении первого тома автор имел в своем распоряжении:

1) Отчеты и документы Комитета Имперской обороны.

2) Входящие и исходящие телеграммы Адмиралтейства.

3) Рапорты и донесения флагманов и старших морских начальников. Вахтенные журналы, машинные и сигнальные журналы и радио-журналы.

4) Переписку Адмиралтейства с другими государственными учреждениями и в особенности с министерствами: военным, иностранных дел, по делам колоний и с министерством Индии.

5) Показания пленных, захваченные документы и сведения разведки.

6) Донесения, поступавшие в военное министерство от подчиненных последнему лиц в случае, если они касались совместных операций армии и флота или сухопутных операций, так или иначе влиявших на развертывание или действия морских сил.

Так как в настоящее время [1]) официальные морские документы еще не подлежат оглашению, они в выносках не указываются, но те из них, которые представляют собою исторический интерес, собираются, систематизируются Исторической Секцией и будут выпущены отдельным изданием в нескольких томах.

Неофициальные источники в выносках всюду указаны.

---

[1]) Относится к 1920 г. *Ред.*

## ВСТУПЛЕНИЕ.

В длинном ряде войн, в течение которых создалась и выросла британская морская традиция, не было ни одной— выдвинувшей задачи, подобные тем, с которыми пришлось столкнуться в июле 1914 года. Оставляя в стороне вопросы техники, в основном у нас не было совсем или было очень мало опыта.

Весь наш боевой опыт был приобретен в войнах с противником, расположенным к югу от нас. Никогда, начиная с времен голландских войн XVII века, не приходилось нам сталкиваться с первоклассной морской державой, базировавшейся к северу от Дуврского пролива. На неприступности этой узкости с ее обеспеченными с юга и запада флангами было основано развертывание главных сил нашего флота во всех войнах предшествовавшего времени.

В этой войне все эти условия переменились в корне.

Вместо легко защищаемого Английского Канала, в котором прежний противник не имел ни одной обеспеченной базы, перед нами было Северное море с бурным и широким выходом между Шотландией и Норвегией, причем новый враг обладал входами к нему, расположенными в двух далеко отстоящих друг от друга районах, соединенных между собою идеально защищенным внутренним водным путем.

Наконец, вместо нашего южного берега с весьма удобно расположенными военными портами, фронтом к новому врагу тянулось побережье с многочисленными коммерческими портами, но без первоклассной морской базы за исключением Чатама, который по своим навигационным трудностям не мог удовлетворять современным военным требованиям. На правильном разрешении этого существенного вопроса уже давно было сосредоточено внимание, но помимо него были и другие условия, также резко отличавшиеся от прежних. Прежде всего оставались неясными вопросы, связанные с масштабом сухопутных операций. Безусловно, возможность переброски экспедиционного корпуса на континент в первые дни войны была предусмотрена и роль флота в этой операции учтена, но предугадать, что этот корпус обратится в миллионную армию и предвидеть с какими трудностями будет

сопряжено обеспечение ее продовольствием и боевым снабжением, было невозможно. Помощь доминионов ожидалась, но размеры ее, удивившие весь свет, также не могли быть учтены заранее. Еще менее было вероятностей, что Индия примет участие в борьбе на главном театре. Никому не рисовались также и картины многочисленных конвоев, спешивших в Европу со всех концов земного шара на помощь отечеству. Все эти обстоятельства при оценке обстановки перед войной оставались туманными, хотя в основном все эти факторы ясно сознавались и служили предметом непрекращающегося изучения.

Однако, едва были намечены первые шаги для решения этих вопросов и они стали облекаться в некоторые организационные формы, как неожиданно разразилась война и вряд ли в анналах истории Англии найдутся лучшие примеры того, как все многочисленные органы управления флотом справились с неоконченной работой и в разгар борьбы соединили в стройное целое едва намеченные части всей организации. На первом месте стоял вопрос о дислокации главных сил флота.

В войне с Германией главным затруднением для нас являлось изменение географических условий. Оно опрокидывало все прежние соображения, руководившие выбором ключа позиции флота в прежних войнах. Надо было искать новую позицию, базируясь на которую флот мог бы уверенно начать выполнение своих боевых задач. На том, каковы были эти задачи, следует остановиться, т. к. за последние годы под влиянием неверного понимания истории установился взгляд, что первейшая задача флота состоит в отыскании и уничтожении главных сил неприятеля. Взгляд этот скорее эмпирический, чем исторический, был наиболее всего усвоен в Германии, в стране, где он не мог быть проверен на опыте истории.

Наш противник настолько проникся этим взглядом, что это оказало существенное влияние на его морскую политику. Немцы лелеяли надежду, что мы немедленно начнем искать их флот именно там, где они готовы были нас встретить, и когда обманулись в своих надеждах, стали утешаться—вероятно вполне искренно—мыслями, что британский флот утратил свой прежний боевой дух и опасаться его более не следует. Причину ошибочного взгляда немцев можно отчасти об'яснить тем обстоятельством, что наиболее активное действие тех или иных выдающихся наших адмиралов имели место именно тогда, когда они командовали второстепенными

отрядами флота. Превалирующая роль главных сил нашего флота, т. е. Гранд-Флита, сводилась к удержанию господства в отечественных водах и охране наших берегов и торговли. Не могло быть и речи об отыскании неприятельского флота, который за редкими исключениями был недосягаем, укрываясь за укреплениями своих баз.

Все, что наш флот мог делать, это—занимать такую позицию, которая давала бы ему возможность удерживать неприятеля в портах или принудить к бою в случае выхода в море.

Надежда, что рано или поздно немцы вынуждены будут принять бой—никогда не умирала. Но до наступления момента решительного боя флот должен был зорко и бдительно нести свои первоначальные обязанности, т. е. прикрывать эскадры и отряды, составлявшие нашу морскую защиту против высадки, а также те эскадры, которые, базируясь на фланговые порты метрополии, несли охрану наших торговых путей и, насколько позволяли географические условия, оперировали на торговых путях неприятеля. Система защиты против высадки была единственно приемлемой. Система охраны торговли также вполне оправдала себя. Принятая дислокация одновременно не только охраняла наши торговые пути, но и запирала доступ к неприятельским портам. Германская океанская торговля сразу была парализована, но не вследствие деятельности наших крейсеров на океанах, а потому что германские порты оказались запертыми Грандфлитом.

Принимая во внимание вышесказанное, не приходилось долго раздумывать над вопросом выбора позиций для Гранд-Флита. Наилучшим для того районом были воды Шотландии, откуда главные силы флота могли следить за подходами к Северному морю точно также, как в старину Западная эскадра следила за Каналом и подходами к нему. Однако, нельзя было не считаться с тем фактом, что слабыми местами у новой позиции были как раз те стороны, которые были сильны у старой. Западная эскадра имела в своем распоряжении такие прекрасные базы, как Портсмут, Плимут и Фальмут; теперь же базы приходилось оборудовать заново. Не смотря на то, что этому вопросу было уделено достаточное внимание в свое время, тем не менее оставалось сделать еще очень многое. Но не отсутствие предусмотрительности и не недостаточное изучение вопроса послужили причиной нашей неподготовленности, а непрекращающийся быстрый рост морской техники. Темп этого роста не давал возможности остановиться на достаточно устойчивых формах,

необходимых для создания солидной схемы организации. Техника двигалась столь быстро вперед, что обычно, как показывал опыт, крупные морские сооружения оказывались устаревшими еще до окончания работ и только самое осторожное и тщательное изучение стоявших на очереди вопросов могло предотвратить страну от дорого стоивших разочарований.

Ряд комиссий непрерывно работал в этом направлении вплоть до самой войны. После немалых колебаний в 1903 году было решено устройство первоклассной базы в Розайте, причем проектом предусматривалось завершение работ к концу 1915 года. Второклассных баз, подобных Пемброку и Куинстоуну, на Северном море не было, и только один Тайн удовлетворял требованиям в отношении ремонта и доков.

В качестве маневренных баз, подобных Биргавен'у, Портланду и Дувру, на восточном побережьи имелся лишь Гарвич. Правда, здесь имелся ряд защищенных коммерческих портов: Хумбер, Гартлепуль, Тайн, Абердин, могущих служить в качестве маневренных баз, но все они представляли собою тесные речные порты, совершенно не похожие на просторные порты юго-западного района и к тому же крайне неудобные из-за условий прилива. Наконец, все они не удовлетворяли главному стратегическому требованию — не были достаточно удалены к Северу. Опыт русско-японской войны указывал, что пользование такими пунктами как, например, о-ва Эллиота, т. е. уединенными естественными гаванями не только в качестве «маневренных» баз, но и как «передовых» и «вспомогательных»—существенно важно.

Идеальными пунктами этого рода были Кромарти и Скапа-Флоу на Оркнейских островах.

В 1908 году, вследствие увеличившейся дальности действия торпеды, выяснилась необеспеченность внешних якорных стоянок флота в Розайте от атак миноносцев, почему пришлось пересмотреть проект обороны этого порта, а быстрый рост германского флота определенно указывал на невозможность поместить в Розайте необходимые против него силы. Поэтому в 1910 году взоры обратились на Кромарти, который начал рассматриваться как необходимая передовая маневренная база, а Скапа-Флоу как таковая же, но для меньшей части флота.

Вначале эти пункты предполагалось использовать по японской системе, т. е. флот должен был сам их оборудовать в нужный момент, но когда в 1912 году в управление флотом вступил новый состав Адмиралтейства, морские

вооружения достигли таких размеров, что значение Кромарти и Скапа-Флоу сразу возросло. Стала очевидна полная необходимость создания тут постоянной обороны.

Здесь начался новый цикл затруднений, но в несколько иной области.

Наша система защиты портов частично отдавала это дело в руки военного ведомства. Береговые укрепления и все, что непосредственно их касалось, не входили в ведение флота; морское командование давало лишь директивы в отношении желаемого характера укреплений и возможностей использования того или иного порта в стратегическом и тактическом отношениях. Однако, вследствие быстрого развития морского оружия и неизбежности перемен в оборудовании самих портов, даваемые задания также менялись. Примером может служить Хумбер, наилучшая маневренная база между Розайтом и Гарвичем, в которой после создания оборонительных сооружений были выстроены прекрасные доки и устроены крупные нефтехранилища; она должна была быть переоборудована, т. к. укрепления уже не удовлетворяли требованию защиты от нападения линейных сил и высадок десанта. Военное ведомство разработало новый проэкт береговой обороны этого порта, но ко времени готовности смет оказалось, что намеченные укрепления уже устарели. Появились дредноуты и проекты пришлось переделывать снова.

Кроме осложнений, происходивших из-за быстрого роста мощности судовой артиллерии и увеличения дальности действия торпед, появилась новая угроза — подводные лодки. Это новое оружие представляло особенную опасность для маневренных баз. Когда встал впервые вопрос об их устройстве, Адмиралтейство считало их вне досягаемости подв. лодок, но к концу 1913 года район действия лодок настолько увеличился, что не считаться с ними было нельзя.

Оборудование соответствующим образом Кромарти не представляло затруднений, но с Скапа-Флоу дело обстояло сложнее. Защита многочисленных входов этой базы требовала таких крупных денежных затрат, что приходилось призадуматься над вопросом «стоит ли игра свеч?»

Помимо затруднений вышеприведенного характера задержки происходили и из-за принципиальных расхождений во взглядах на оборону между представителями флота и сухопутного ведомства. Что касается Кромарти, то вопрос был разрешен передачей его в распоряжение морскому ведомству, что в полной мере удовлетворило Адмиралтейство, которое считало, что передовая база должна быть всецело в его

руках, дабы во всех мелочах удовлетворять требованиям и нуждам флота. Результатом этого решения была полная готовность Кромарти к концу июля 1914 года. К этому сроку закончили постройку всех укреплений и установили на них всю артиллерию.

В Хумбере дело обстояло иначе — к установке крупных орудий еще не приступали. Что же касается Скапа-Флоу, то вопрос по прежнему оставался открытым и Адмиралтейство предложило устроить там лишь склады жидкого топлива, ограничившись созданием укреплений против возможного нападения незначительных неприятельских сил, если в видах экономии нельзя будет произвести оборонительные работы крупного масштаба.

Тем не менее и это предложение осталось неосуществленным и, когда началась война, в Скапа не было ничего кроме местной территориальной артиллерии.

Приблизительно к этому времени, хотя Розайт и был избран в качестве главной базы Гранд-Флита, но Скапа-Флоу уже рассматривалась как наилучшая передовая база. В одном отношении новое положение было хуже прежнего, в другом лучше: хотя в англо-французских войнах XVIII века главные силы флота, оперируя из Канала, могли блокировать важнейшие порта противника и следить за его западными портами при помощи эскадр, отделяемых в Бискайский залив, однако одновременно приходилось уделять в Средиземное море не малый флот из судов второстепенного значения, который оперировал в районе Гибралтарского пролива или при входе в него. В войне с Германией последнее затруднение отпадало.

Весь линейный флот нового противника концентрировался в Северном море и это давало нам возможность также сконцентрировать свой Гранд-Флит на новой позиции, оставив для защиты Дуврского пролива минный флот вместе с поддерживающими его крейсерами и устаревшими линейными кораблями.

Однако, война с новым противником не являлась войной только между нами и Германией. Соответствующие симптомы указывали, что, когда она начнется, мы окажемся об‘единенными в едином фронте с Францией и Россией против Германии и Австрии и возможно против Италии.

Таким образом, Средиземное море опять должно было войти «в игру», как и в старину, а на эскадры отечественных вод ложилась еще большая ответственность, не имевшая прецедента в прошлом.

Причиной всему этому была неопределенность намерений Италии.

Комбинация, в которой Италия воевала бы с Великобританией бок о бок со своим естественным врагом Австрией, казалась невероятной. Но французы такую комбинацию допускали. Им приходилось считаться с перспективой сражаться против соединенного австро-итальянского флота и они считали необходимым собрать весь свой линейный флот в Средиземном море, поручив Атлантический океан нашей защите. Вопрос господства в Средиземном море для французов был настолько важен, что чувствовалась необходимость пойти на известный разумный риск, чтобы обеспечить это господство.

Не говоря уже о необходимости для французов господства в Средиземном море ради безопасности их колоний в Сев. Африке, приходилось считаться с тем обстоятельством, что в основание французского плана войны входила перевозка алжирского армейского корпуса в первые дни войны.

К тому же риск и не представлялся большим. Теоретически французское атлантическое побережье открывалось для неприятельского вторжения, но с другой стороны, как справедливо указывали защитники плана оставления Средиземного моря, эта мера давала нам возможность собрать такие силы в Северном море и в Канале, которые совершенно парализовали бы германский Флот Открытого моря.

Доктрина французской Морской Академии (Ecole Superieure de la Marine) доказывала, что германский флот оказывается в мышеловке и никакие операции в Средиземном море невозможны, раз англо-французский флот преграждает вход в Канал, а британский—проход на Севере.

Адмиралтейство не столь уверенно смотрело на этот план, но сочувствовало ему, т. к. он соответствовал его плану концентрации сил и готово было согласиться на его принятие, отдавая Средиземное море под исключительный контроль Франции, а Атлантику оставляя своим заботам. Но в обоих государствах этот план не встречал особенного сочувствия по причинам морального или даже сентиментального свойства. Французы восклицали: «Эти воды полны воспоминаниями о кораблях Турвилля и Дюге-Труэна, там покоятся герои *Vengeur*'а», и сокрушались, что могилы создателей французской морской силы будут защищаться английскими орудиями.

С другой стороны в умах британцев крепко сидело сознание, что наше мировое положение прямо пропорционально тем силам, которыми мы можем располагать в Средиземном море.

Основой британской политики, подтвержденной многократным опытом, было то положение, что наш Средиземноморский флот являлся мерилом английского влияния в делах на континенте. Это сознание особенно сильно стало чувствоваться с тех пор, как дорога в Индию прошла через Суэц, а Египет и Кипр сделались подножием Империи.

Результат сомнений оказался характерен для обоих государств. Во Франции разум взял верх над чувством и осенью 1912 года, т. е. накануне первой Балканской войны, было об'явлено о присоединении 3-ей линейной эскадры (базировавшейся на Брест) к 1-ой и 2-ой, уже находившимся в Средиземном море. Весной 1913 г. в целях укомплектования соединенных в Средиземном море эскадр офицерами французские флотилии обороны побережья Атлантического океана окончили кампанию и защита побережья была передана в руки армии. Оставшиеся в северных базах 2-ая крейсерская эскадра (6-ть устарелых броненосных крейсеров типа *Gloire*) и флотилии были назначены для совместных действий с британскими силами в Канале [1]).

У нас же восторжествовала традиция и для Средиземного моря была сформирована эскадра настолько сильная, насколько это позволяло наше общее сосредоточение флота в северных водах. В состав ее вошли четыре линейных крейсера, четыре лучших броненосных крейсера и четыре легких. Однако, эти силы рассматривались как временные, т. к. до момента полного развертывания нашей судостроительной программы линейные крейсера вносили в Средиземноморскую обстановку весьма нужный элемент, отсутствовавший у французов и необходимый их флоту.

Но флоты Тройственного Союза возрастали, англо-французские эскадры не были достаточно сильны и имелось намерение увеличить число линейных крейсеров [2]).

Таким образом, французское предложение с нашей стороны встретило компромиссное решение. Оставляя за ними свободу в отношении сосредоточения всего их линейного флота в районе Гибралтара, мы не имели намерения отдать под их единоличный контроль Средиземное море. Кроме того, было еще одно обстоятельство — неофициальное соглашение, без которого французы затруднились бы принять окончательное решение. Дело заключалось в том, что несмотря на освященное временем правило нашей политики — воздер-

---

[1]) René La Bruyère: Deux Années de Guerre Navale. p. 21. Paris 1916.

[2]) Речь первого лорда. Navy Estimates. Март 1913 г.

живаться от заключения союзов, а ограничиваться соглашениями, хотя мы и отказывались связывать себя обязательством об'явить Германии войну в случае ее нападения на Францию, тем не менее штабы, наш и французский, получили разрешение периодически обсуждать планы соединенных операций флотов.

22 ноября 1912 г. Сэр Эдуард Грей в письме на имя французского посла в Лондоне определил наши взаимные обязательства на море. Он писал, что дислокация французского и британского флотов не предусматривает совместных военных действий, однако «если одно из правительств имеет серьезные опасения ожидать нападения или чего либо могущего нарушить мир, оно должно немедленно обсудить с другим вопрос—должны ли оба правительства действовать совместно и, если должны, то какие меры общего характера должны быть приняты» [1]).

При всей осторожности такой формулировки принятая дислокация вполне определенно указывала сферу действий флотов в случае возникновения обстановки, вызывающей необходимость мер общего характера.

Таким образом, на эскадры отечественных вод ложилась новая забота помимо их обычных обязанностей, забота, неимевшая прецедентов в прошлом, послужившая окончательным толчком к утверждению плана «крайней концентрации сил». План этот встречал критику со стороны тех, кто считал сосредоточение чрезмерным или не сочувствовал плану, как идущему не в ногу с британскими традициями.

Однако, план этот дополнительный к французскому развертыванию в Средиземном море, направленному к энергичному и самому полному использованию сил Согласия, рассматривался как соответствующий нашему плану войны.

С Россией никакого соглашения не имелось и таковое в то время было невозможно. Со времени японской войны ее флот находился в периоде воссоздания и не представлял собою еще реального фактора в политическом и военном отношениях. Черноморский флот был «вне игры», в Балтике же в кампании находились лишь четыре линейных корабля—2 типа вроде *Lord Nelson'а* и 2 более старых [2]). Четыре из ее восьми новых дредноутов были спущены в 1911 году, но

---

[1]) Речь сэра Эдуарда Грея в палате общин в августе 1913.

[2]) «Андрей Первозванный» и «Император Павел I» и более старые «Слава» и «Цесаревич». *Ред.*

только два из них заканчивались постройкой [1]). Кроме этих судов Балтийский флот располагал кр. *Рюрик*, на котором держал флаг Командующий флотом адмирал Эссен, и еще четырьмя крейсерами [2]). Несмотря на репутацию этого блестящего офицера, заслуженную им в японскую войну в качестве исключительно храброго и предприимчивого начальника, слабые силы, находившиеся под его начальством, не могли рассматриваться русским высшим сухопутным Командованием, которому он был подчинен, как достаточная защита подступов к столице [3]).

Развертывание Балтийского флота происходило в Финском заливе. Незамерзающий порт Либава, начатый постройкой в 1893 году в качестве главной базы флота, был оставлен из-за близости к германской границе и укрепления его срыты. Оставшиеся порты—Ревель и Гельсингфорс—находились внутри Финского залива. Все влияние русского флота сводилось к тому, что он оттягивал на себя некоторую часть германского флота. На наше развертывание он влиять не мог.

С французами дело обстояло иначе, соглашение с ними весьма влияло на наше развертывание, но в некотором отношении польза его была сомнительна. Главным минусом новой системы явилось положение в Атлантике. Торговые пути в океане были открыты и наши крейсера уходили из районов, где они привыкли показывать флаг в мирное время.

По об‘явлении войны наш торговый флот оказывался защищенным весьма слабо, тем более, что Германия располагала заграницей не только боевыми крейсерами, но и значительным количеством быстроходных пассажирских пароходов, легко превращаемых в вспомогательные крейсера, где бы они ни оказались с началом военных действий.

Об’яснением этому слабому пункту развертывания наших сил служит необходимость не только подавляющего сосредоточения нашего флота, но и, если так можно выразиться, мгновенность его. Гранд-Флит, который должен был занять позицию на Севере, был обязан находиться в постоянной боевой готовности. Естественно, что при этом место и время

---

[1]) Речь идет о 4 линкорах типа «Петропавловск», которые все вступили в строй в конце 1914 года. *Ред.*

[2]) В состав Балтийского флота входили не 4, а 9 крейсеров: «Громобой», «Баян», «Паллада», «Адм. Макаров», «Россия», «Богатырь», «Олег», «Диана» и «Аврора». *Ред.*

[3]) Здесь автор, очевидно, стремится умалить по «понятным соображениям» значение русского Балтийского флота. *Ред.*

играли далеко не последнюю роль, в особенности принимая во внимание неустраненные недостатки намеченной позиции Гранд-Флита. Северные острова все еще оставались рискованно открытыми для нападения врага. Ударом до об'явления войны Германия могла бы занять их и весь наш план легко мог бы рухнуть.

Совершенно естественно поэтому, что при подобных обстоятельствах Гранд-Флит должен был осуществить свое развертывание при первых же намеках на тревожное положение, дабы предупредить возможность подобной попытки. Но желая быть вполне спокойным за ключ позиции флота, нельзя было держать в кампании крейсера по всему земному шару иначе как при условии увеличения бюджета, на что страна не согласилась-бы. Кроме того, не хватило бы офицеров и матросов действительной службы для укомплектования такого числа крейсеров. Поэтому приходилось выбирать между риском потерять главную позицию или понести некоторый ущерб на торговых путях в первые недели войны [1]).

При таких условиях не приходилось долго раздумывать над выбором и, подобно французам, расформировавшим свои отряды обороны западного побережья в пользу флота Средиземного моря, мы пожертвовали охраной торговых путей в пользу быстрой готовности Гранд-Флита.

Однако, было признано необходимым пойти на некоторую уступку. Положение дел в Мексике вынудило восстановить Западно-Атлантическую станцию и туда, т. е. в район Вест-Индии, была на постоянное местопребывание отправлена крейсерская эскадра первого флота.

В связи с положением, организация морских сил в отечественных водах предусматривала разделение его на три флота по степени от боевой готовности каждого из них. В первом были флагманский корабль командующего флотом и четыре линейные эскадры. 1-я, 2-я и 4-я эскадры состояли из дредноутов, а 3-я из восьми «King Edward'ов». В июле 1914 г. в кампании находилось двадцать дредноутов против тринадцати немецких.

Немецкие дредноуты, лучше наших защищенные, были слабее их по силе артиллерийского огня. Против нашего *Agamemnon*'а и восьми «King Edward'ов» они имели пять

---

[1]) Повидимому, автор «таким приемом» пытается оправдать потери англичан от крейсерских операций немцев в первые месяцы войны. Аргументы явно неубедительны. Дальше он сам это обнаруживает, говоря об отправлении крейсерской эскадры первого флота. *Ред.*

кораблей типа «Дейчланд» и пять «Брауншвейгов» с более слабым вооружением [1]).

Британские.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2 | *Iron Duke* | X—13,5″ | XII — 6″ |
| 4 | *King George V* | X—13,5″ | XVI — 4″ |
| 4 | *Orion* | X—13,5″ | XVI — 4″ |
| 2 / 1 | *Colossus* / *Neptune* | X—12″ | XVI — 4″ |
| 3 | *St. Vincent* | X—12″ | XVIII— 4″ |
| 3 | *Bellerophon* | X—12″ | XVI — 4″ |
| 1 | *Dreadnought* | X—12″ | 24 —12-ти фунт. |

Германские.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 5 | *Кайзеров* | X —12″ | XIV—5,9″ |
| 4 | *Остфрисландов* | XII—12″ | XIV—5,9″ |
| 4 | *Нассау* | XII—11″ | XII —5,9″ |

До дредноутского типа.

Британские.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | *Agamemnon* | IV—12″ | XII—9,2″ | |
| 8 | *King Edward*ов | IV—12″ | IV —9,2″ | X—6″ |

Германские.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 5 / 5 | *Дейчландов* / *Брауншвейгов* | IV—11″ | XIV—6,7″ |

*Agamemnon* временно состоял при 4-ой линейной эскадре.

Кроме вышеприведенных сил мы имели заканчивающиеся постройкой два «Iron Duke'a» и два нового класса «Queen Elisabeth» с восемью 15″ орудиями. Немцы имели три больших дредноута нового типа «Кениг», более готовых чем наши.

При первом флоте состояла эскадра линейных крейсеров, из которых все, кроме одного, были последнего типа с восемью 13,5″ орудиями. Против них немцы могли выставить в Северном море три крейсера более раннего типа с 11″ орудиями.

В крейсерах наш флот значительно превосходил Флот Открытого моря. Кроме крейсеров прикомандированных к линейным эскадрам, в состав первого флота входили 2-я, 3-я и 4-я крейсерские эскадры (4-я находилась в Вест-Индии), одна эскадра легких крейсеров и четыре флотилии по 20-ти эскадренных миноносцев с крейсером-лидером каждая [2]).

---

1) Дредноуты.

2) Фактически при Гранд-Флите находилось 76 эск. мин., из которых 33 с ходом свыше 27 узлов. Германия располагала 96-ю 30-ти узловыми миноносцами и 48-ю—с ходом около 26 узлов для прибрежной службы.

Все перечисленные боевые единицы составляли так называемый Гранд-Флит и находились всегда в кампании в полной боевой готовности для выступления в Северном море.

Второй флот имел в своем составе флагманский корабль *Lord Nelson* (IV—12" и X—9,2"), 5-ю и 6-ю линейные эскадры, состоящие из пяти «Duncan'ов» и восьми *Formidabl'*ей с *Vengeance*, вооруженных IV—12" и XII—6" против которых немцы могли выставить только пять «Вительсбахов» и пять «Кайзер Фридрихов», вооруженных IV—9,4" и от XIV—XVIII—5,9". Эти устарелые германские суда составляли совместно со старыми броненосными и бронепалубными крейсерами второй флот, предназначенный для операций против русского флота в Балтике. К нашему Второму флоту были прикомандированы в административном порядке две крейсерские эскадры—2-я и 6-я. Эти эскадры не входили непосредственно в боевое расписание, имея особое назначение весьма важного характера.

В таком же прикомандировании (номинальном) состояли Патрульные Флотилии Отечественной обороны.

Они состояли из семи флотилий крейсеров, четырех дозорных флотилий и семи флотилий подлодок. За исключением подводных флотилий эти соединения не находились в боевой готовности. Укомплектованные полностью офицерами-специалистами они имели лишь $^3/_5$ команды. Тем не менее они могли быть приведены в боевую готовность в течение нескольких часов, т. к. недостающие им команды держались в казармах различных портов, проходя периодически курс обучения, в готовности прибыть на суда по первому требованию.

Остальные линейные корабли и крейсера, состоя в списке действующего флота, составляли Третий Флот, или вернее говоря, Резерв. Он состоял из 7-ой и 8-ой линейных эскадр (пять «Canopus»'ов и девять «Majestic»'ов) и пяти крейсерских эскадр. В кампании они не находились и разделенные партиями по различным портам, лишь окарауливались небольшими командами. По мобилизации они укомплектовывались запасными различных родов резерва и могли вступить в строй лишь спустя известный срок. Все эти устарелые броненосцы предназначались для второстепенных надобностей и вскоре после начала войны четыре «Majestic'a» были поставлены для защиты Хумбера до окончания в нем оборонительных работ.

С крейсерами дело обстояло иначе: на Флоты Отечественных вод возлагалась обязанность, помимо охраны этих вод,

еще и охрана торговых путей в Атлантике; последняя возлагалась также и на крейсера Третьего Флота. В мирное время, за исключением одного судна в водах Южной Америки и 4-ой крейсерской эскадры, охранявшей английские интересы в Мексике, мы не имели в Атлантическом океане ничего. Как было указано выше, 4-я эскадра находилась в составе Первого Флота, и хотя предполагалось, что время от времени она будет приходить в распоряжение своего Главнокомандующего для совместного с флотом обучения, но фактически она не оставляла вод Мексики. Готовыми в составе Второго Флота считались следующие соединения: 6-я эскадра, состоящая из четырех «Drake»'ов, назначение которой было поддержка флотилий южной части Северного моря, заняла место 4 ой при Гранд-Флите, 5-я эскадра (*Carnarvon* и три «Monmouth»), имевшая своей задачей охрану наиболее важного района Атлантического океана — Западный берег Африки — Бразилия, район охватывающий пункты путей торговли юга.

На ближайшие станции крейсера посылались Третьим Флотом, но некоторые эскадры этого флота требовались и для Отечественных вод. Так, например, 10-я эскадра должна была действовать в тесной связи с Гранд-Флитом, составляя часть так называемого Северного патруля, образованного для наблюдения за торговыми путями в Германию на севере. 11-я эскадра охраняла западные торговые пути, оперируя на запад от Ирландии.

Крейсера 12-ой эскадры должны были по условиям договора с Францией действовать совместно с французскими крейсерами у подходов к Каналу. 7-я эскадра также оставалась в отечественных водах, причем большая часть ее заменила «Drake'ов», плавая с флотилиями, охранявшими южную часть Северного моря. Остальные эскадры, вернее одна 9-я (8-я сформирована не была) имела своим назначением защиту южного и средиземноморского торговых путей, имея станцию у устья Канала и район наблюдения Финистер — Азорские о-ва — Мадера, т. е. к северу от 5-ой эскадры. Суда всех этих эскадр предполагалось укомплектовать и приготовить к плаванию со всевозможной поспешностью, насколько позволит ход мобилизации, но, конечно, приходилось считаться с некоторой задержкой и связанным с ней риском. Риск несколько уменьшался тем обстоятельством, что эти крейсера предназначались для ближайших станций, но все-таки он оставался. Приходилось с ним мириться ради готовности Первого и Второго Флотов.

Водное пространство за пределами Средиземного и Красного морей охранялось четырьмя эскадрами, из которых наиболее важную роль играла эскадра Китайской станции, состоявшая из одного линейного корабля, двух крейсеров и двух легких крейсеров, восьми эскадренных миноносцев, четырех миноносцев, трех подлодок и флотилии из шестнадцати канонерок (из них десять—речного типа). Затем имелась эскадра Австралии в составе одного линейного крейсера, четырех легких крейсеров, трех эскадренных миноносцев и двух подлодок. К последней примыкала эскадра Ново-Зеландской станции из трех старых крейсеров типа «Р» и канонерки. Четвертую эскадру составляла эскадра Ост-Индской станции из одного линейного корабля, двух легких крейсеров и четырех канонерок.

Каждая эскадра имела самостоятельного флагмана, но входила в общую организацию, по которой все они соединялись в одно целое под названием Восточного Флота под флагом Главного Командира Китайской станции. Менее тесно связанной с Восточным Флотом была станция мыса Доброй Надежды (Капская). Последняя, имея только три легких крейсера, охраняла Южно-Африканские воды между станциями Средне-Атлантической и Ост-Индской.

Для охраны западного побережья Африки имелась одна единственная канонерка, для юго-восточного побережья Америки один легкий крейсер, а для западного побережья Северной Америки две канонерки, обе занятые службой в Мексике вместе с 4-ой крейсерской эскадрой.

Из вышеизложенного видно, что громадное океанское пространство не охранялось повсеместно. Охранялись лишь наиболее важные районы, так сказать «фокусы» торговых путей, где всего вероятнее можно было ожидать появления неприятельских вспомогательных крейсеров в целях произвести соответствующее давление на нашу мировую морскую торговлю. Было сделано все, что позволяли средства, но, конечно, они были недостаточны и в некоторых важных пунктах—как, например, в районе Пернамбуко у северо-восточного угла Бразилии охрана была весьма слабой. Установленная система до известной степени нарушалась желанием вести наблюдение за портами, посещавшимися пароходами противника, переделка которых в вспом. крейсера была наиболее вероятна. Одним словом принцип охраны «фокусов» путей временами нарушался стремлением стеречь порта.

Однако, принимая во внимание грандиозность задачи и те сравнительно ничтожные силы, на долю которых пришлось

выполнение этой задачи надо считать, что система не только оправдала ожидания, но даже превзошла их.

Охраной океанских торговых путей не заканчивалась роль британского флота. Оставалась еще забота по охране нашего побережья от налетов мелких неприятельских сил. Для этой цели были привлечены все флотилии эскадренных миноносцев за исключением первых четырех, прикомандированных к Гранд-Флиту, и 5-ой, находившейся в Средиземном море. Флотилии соединялись в отряды под названием «Патрулей» и «флотилий местной защиты» (Local Defence). Патрули под номерами 6-м, 7-м, 8-м и 9-м со своими легкими крейсерами находились под командой отдельного флагмана—«Адмирала патрулей» (Admiral of Patrols), в то время к-ад. Балларда. Флотилии местной защиты формировались из более старых эскадренных миноносцев и миноносцев и расписывались по портам, которые они и должны были охранять.

В виду того, что нападение на побережье ожидалось только со стороны Северного моря, патрули были распределены лишь по восточному побережию. 6-му Патрулю, так называемому, Дуврскому, вверялась охрана пролива, 7-ой—базировался на Хумбер, 8-ой—на Тайн, а 9-ый—на Фирт-оф-Форт. Побережье Шотландии за районами Фирт-оф-Форт охранялось силами баз Гранд-Флита—Кромарти и Скапа, причем в последнюю была послана специальная «Флотилия защиты» в составе двух дивизионов эскадренных миноносцев. Восточный берег Англии между Патрулями Дуврским и Хумберским охранялся активными силами, базировавшимися на Гарвич. Здесь находился коммодор Тирвит (Коммодор Т.) с 1-ой и 3-ей флотилиями эскадренных миноносцев с их легкими крейсерами, а также 8-я («Заокеанская») флотилия подлодок (класса «Д» и «Е») под брейд-вымпелом коммодора Кийса.

Считаясь с возможностью нападения врага до об'явления войны, первейшею обязанностью расположенных здесь сил было выделение «в период натянутых отношений» флотилии миноносцев для защиты устья Темзы, которая должна была находиться здесь пока «флотилия защиты» в Нор не будет сформирована и не заступит на свое место. После этого флотилия обращалась к исполнению задач, предусмотренных планом войны, т. е. к активным операциям против неприятельских миноносцев и заградителей, действующих в южной части Северного моря.

Под начальством Кийса находились так-же и пять более старых флотилий подлодок (классы «В» и «С»), расписанных по «Патрулям» и составлявших часть организации адм.

Балларда. Самые старые лодки (три флотилии класса «А») были прикомандированы к «флотилиям местной защиты».

Таковы, в общих чертах, были силы и организация, которыми мы располагали для решения стоявших перед нами задач в тот момент, когда разразилась боевая гроза. Но организация эта не предусматривала громаднейшего вспомогательного флота, родившегося уже во время войны.

До известной степени помощь торгового флота предусматривалась всегда, но трудно было предвидеть, что она развернется до таких гигантских размеров.

Несколько пассажирских пароходов были на учете в качестве вспомогательных крейсеров, а с 1911 года было положено начало организации вспомогательных тральных судов из зафрахтованных траулеров, которые должны были укомплектовываться запасными из числа рыбаков.

Эти суда входили в состав организации, находившейся в заведывании «Начальника тральщиков». Организация делилась на семь районов с девятью тральными станциями и находилась под общим начальством «Адмирала Патрулей».

Дело с тральщиками шло настолько успешно, что кап. 1 р. Бонхам, «Начальник тральщиков» в 1913 г., во время тогдашнего кризиса мог донести «о готовности 82 тральщиков на случай военных действий».

За год до войны были предприняты также меры к образованию «Резерва моторных катеров», но и это дело находилось в зачаточном состоянии. После начала войны вспомогательный флот стал расти с такой быстротой, что вскоре превысил число судов активного флота: пассажирские пароходы быстро обращались в крейсера, траулеры, дрифтеры и яхты—в тральщики, всевозможные суда с паровыми двигателями шли для противолодочной или для дозорной службы и для службы по досмотру торговых судов в отечественных водах.

Ничего подобного не было даже в те древние времена, когда торговый флот не отделялся от военного, ни во времена приватиров, или тогда, когда Наполеон готовил свои флотилии для вторжения в Англию.

Перед лицом грозившей опасности страна проявила свой прежний дух, давший возможность создать ее морское могущество за последние два века.

В то время как на континенте уже шла борьба не армий, а вооруженных народов, к концу 1914 года без всяких предварительных приготовлений наша страна оказалась вооруженной и на море.

## ГЛАВА I.

## Приготовление к войне и период натянутых отношений.

Среди многих ошибочных мнений, господствовавших в тот период, когда мы оказались вовлеченными в войну, не последнее место занимал взгляд, что мы вступили в эту войну неподготовленными. Вопрос о том, соответствовал ли масштаб приготовлений переживаемому моменту, правы ли мы были придерживаясь испытанной нами системы «малой армии и большого флота»—остается открытым и долгое время будет служить темою споров, но не подлежит сомнению, что механизм, пустивший в действие всю систему, работал в совершенстве, не имевшем примеров в нашей истории.

Надо отметить, что вся подготовительная работа была закончена как раз в последнюю минуту. Многое было сделано со времени южно-африканской войны и стремительного роста германского флота. В течение нескольких лет Адмиралтейство вело так называемый «War List», в котором в подробностях были изложены как все действия флота и различных учреждений Адмиралтейства в течение «предупредительного периода» и периода об'явления войны, так и меры по их согласованию между собою и между другими государственными учреждениями, с ними так или иначе связанными. Однако, все эти действия долгое время оставались не вполне согласованными и только к концу 1910 года была сделана решительная попытка добиться полной согласованности.

Военный министр Холден заканчивал в то время реорганизацию армии соответственно вероятной ее роли в Европейской войне и по его настоянию премьер Асквит в январе 1911 года при «Комиссии Имперской обороны» создал «Комитет по координированию действий различных учреждений по об'явлении войны». В состав Комитета входили: два члена от Адмиралтейства, три от Военного министерства, и по одному от м-ва Иностранных Дел, м-ва Внутренних Дел, м-ва Колоний, м-ва по делам Индии, м-ва Торговли, таможеного управления и почтово-телеграфного ведомства.

Товарищ министра Ин. Дел сэр Артур Никольсон был председателем, а секретарь Комиссии обороны контр-адмирал Оттлей—секретарем Комитета. Впоследствии с образованием Морского Генерального Штаба, его начальник также вошел в состав Комитета.

Работа Комитета выразилась в составлении, так называемой «Военной книги» («War Book»), в которой указывалось—что, как и когда каждое из учреждений должно было делать. Каждому учреждению отводилась отдельная глава, разделенная на отделы, посвященные различным периодам. Первым шел период мирного времени с соответствующими указаниями, вторым период «предупредительный», устанавливаемый м-вом Ин. Дел, уведомлявшим Кабинет, что отношения с той или иной державой, или державами, стали натянутыми. Для сокращения времени в последнем случае м-во Ин. Дел, как только считало нужным принять такую меру, обязывалось немедленно сообщить об этом в Адмиралтейство и в Военное министерство и почтово-телеграфное ведомство. Следующей мерой являлась посылка «предупредительной телеграммы», фактически устанавливавшей «период натянутых отношений». Термин, этот будучи с исторической точки зрения довольно смутным, получил теперь техническое, политическое, административное и стратегическое значение и разрешал целый ряд действий оборонительного характера, например, мобилизацию крупных морских портов, сигнальных станций, охрану уязвимых портов, введение ограничительных правил для движения судов по рейдам и в гаванях, предварительных мер по мобилизации флота и армии, введение цензуры и т. п. мер вплоть до отмены, в случае надобности, действия некоторых законов.

Следующие четыре раздела «Военной книги» предусматривали мобилизацию флота и армии, разведку и контроль над радио-телеграфом и цензуру проволочных телеграмм.

Затем шли указания о мерах, принимаемых в случае об'явления войны. Каждая глава велась таким образом, чтобы с первого же взгляда иметь возможность видеть не только, что данное учреждение должно делать и одновременно с ним другие, а также тот способ, каким для данного действия учреждения извещали друг друга. В целях возможной децентрализации и избежания излишней волокиты в каждом учреждении имелась дополнительная «Военная книга», в которую вносилась инструкция, по которой можно было действовать автоматически по получении «предупредительной» или «военной» телеграмм. В течение $3^1/_2$ лет су-

ществования Комитета постоянными пересмотрами и, благодаря опыту, полученному во время Агадирского кризиса в 1911 г., все детали были разработаны в высшей степени точно. Организация предусматривала присутствие во всех учреждениях в любое время лиц, могущих сделать нужные распоряжения.

Телеграммы, доходящие числом до тысячи, были заготовлены заранее и сохранялись разложенными в порядке спешности отправления, все бумаги и документы хранились в особых образцов конвертах, указывающих степень их важности. В общем вся необходимая переписка была заготовлена заранее. Система была доведена во всем до конца и король никогда не отправлялся в путешествия, не имея с собою тех бумаг, которые требовали его подписи.

Основы системы вырабатывались не без труда и не без сомнений, т. к. имели под собою зыбкую почву, на которой интересы дипломатии и вооруженных сил никогда не согласуются. Период «натянутых отношений» создавал положение, когда действия дипломатии и военные приготовления перекрывают друг друга. Стремления м-ва Иностр. Дел естественно сводились к желанию оттянуть об'явление того, чего оно старается избегнуть, но необ'явление чего гарантировать оно не может. Стремление же руководителей вооруженных сил сводятся к желанию пустить в ход свои «машины» как можно скорее, постараться предупредить и перегнать в этом отношении противника. Компромис неизбежен. Даже в Германии, в стране, где вообще мнение военных сфер доминировало, им в последний момент пришлось уступить требованиям политического момента.

Приходилось считаться с тем, что всякий признак пуска в ход «военной машины» в напряженный момент производил бы сильное впечатление и опасно колебал бы неустойчивое политическое положение.

С другой стороны задержка пуска в ход этой машины даже на несколько часов могла привести к непоправимым последствиям. Для сведения к минимуму этих опасностей и был установлен «предупредительный период», в течение которого разрешалось принимать меры «не волнующие общественного мнения». Однако, при соблюдении такового условия, мер, необходимых по ходу событий, не оказалось возможным осуществить секретно от населения нигде, как только на флоте.

Вследствие скрытности передвижения флота и того обстоятельства, что главная часть флота всегда находилась

в боевой готовности, можно было принять ряд мер предварительного характера, не опасаясь вызвать тревогу населения.

В этом отношении у Адмиралтейства руки были развязаны и это послужило базисом для составления его «Военной книги».

Для «предупредительной телеграммы», устанавливавшей «предупредительный» период, были выработаны два отдельных условных слова. По получении первого делались морские приготовления оборонительного характера, заключавшиеся в принятии мер против неожиданного нападения без об'явления войны, мобилизации тральных отрядов, мобилизации канонерок для охраны телеграфных кабелей, осмотр коммерческих судов в военных портах и т. п. и разрешалось приступать к подготовительным работам по общей мобилизации флота. Особым телеграфным приказанием призывался первый резерв («Immediate Reserves»), т. к. призыв этого резерва не затрагивал интересов гражданской жизни страны.

С получением второго условного слова разрешались все подготовительные меры вплоть до задержания на службе необходимых «опытных» людей из числа уходящих в запас, но не разрешался призыв резерва следующих трех категорий и запасных, находящихся на пенсии. Наконец, кроме двух вышеуказанных слов существовало третье, которое могло быть протелеграфировано лишь в момент крайнего напряжения и которое разрешало не только общую мобилизацию, но и вообще все, что предусматривала «военная телеграмма».

Таким образом флот во всеоружии встречал всякое политическое положение—будь то положение длительного «предупредительного периода» или если бы «состояние войны» обрушивалось на него, как «удар грома среди ясного неба» (Bolt from the Blue).

Вся система была окончательно установлена и работы по ее проведению закончились к июню 1914 года за исключением работ некоторых подкомиссий, издававших постановления, регулирующие военные меры, нарушавщие нормальное течение гражданской жизни страны.

Постановления эти касались контроля правительства над железными дорогами, цензуры печати, распоряжений на случай необходимости направления нашей торговли из портов Северного моря в другие порты. Затем был учрежден Комитет, вырабатывавший положение о государственном страховании против военного риска на море. За три месяца до

начала войны эта сложная работа закончилась, но полной санкции еще не получила и вопрос продолжал обсуждаться.

Что касается флота, то все было в полном порядке и эскадры отечественных вод находились в готовности большей даже, чем предусматривалось «Военной книгой». В марте 1914 года правительство заявило в Парламенте, что вместо обычных летних маневров будет произведена пробная мобилизация, которая начнется в середине июля, и что после нескольких выходов флота в море для обычных упражнений 23 июля эскадры и отряды разойдутся по портам и запасные будут отпущены. Таким образом, мобилизация эта не была неожиданной и отнюдь не могла рассматриваться как «настоящая», т. к. запасные не призывались, а приглашались (кто желает) принять участие в мобилизации. Офицеры назначались не по военному расписанию, а как было удобнее. Дислокация крейсерских эскадр также отличалась от предусмотренной планом войны.

Приказом от 10 июля все суда были собраны в Портланде под флагом адмирала сэра Георга Каллагана, который заканчивал трехлетний срок своего командования. Всего на рейде и в гавани стояло 460 вымпелов. На лицо были все эскадры, отряды и флотилии отечественных вод за исключением 4-ой флотилии эскадренных миноносцев, занятой полицейской службой в Ирландском море, вызванной печальной памяти событиями в Ульстере.

На европейском горизонте все обстояло благополучно и, казалось, спокойнее чем два года тому назад. Убийство эрцгерцога Фердинанда в Сараеве в конце июня не вызвало никаких заметных осложнений: германский император отправился в свое обычное путешествие в норвежские фиорды; 13 июля французский президент на лин. корабле *Jean Bart* в сопровождении лин. кор. *France* вышел в Балтийское море с визитом к русскому императору.

23 июля адмирал Каллаган уведомил Адмиралтейство, что начинает демобилизацию, а сам возвращается в Портланд, где будет собрано совещание всех флагманов для разбора результатов произведенной мобилизации.

Затем с быстротою молнии обстановка переменилась. В памятный день 23 июля Австрия пред‘явила свой пресловутый ультиматум Сербии, текст которого наше Министерство Ин. Дел получило рано утром 24 июля. Ультиматум давал Сербии для ответа срока лишь 48 часов и был составлен столь вызывающе, что Адмиралтейство немедлено отменило назначенное адм. Каллаганом совещание, но тем

не менее не отменило роспуска флота по портам и не приостановило демобилизации. По получении этих распоряжений, адмирал Каллаган уведомил Адмиралтейство, что к 27 июля демобилизация закончится и Первый Флот расформируется, а потому он с 2-ой линейной эскадрой придет в Биргавен, 3-я лин.эскадра пойдет в Lamlash, а все остальные эскадры разойдутся по своим портам и приступят к увольнению команд в обычные в это время отпуска. Второй и Третий флоты перейдут на положение мирного времени.

Однако, правительство чувствовало себя обязанным избегать всяких тревожных мероприятий.

48-часовой срок данный Австрией Сербии был использован державами в напряженных попытках убедить Австрию продолжить срок ультиматума и принять за основу переговоров скромный до униженности ответ Сербии, посланный ею по совету России. Но все попытки разбивались о злостное влияние Германии.

25 июля истек срок ультиматума и австрийский посланник выехал из Белграда. Выгоды, полученные нами от пробной мобилизации, быстро таяли. Политический горизонт все темнел и положение становилось с каждой минутой напряженнее. Австрия не могла пойти назад, а Россия не могла не дать понять, что она не может оставаться равнодушной к судьбе Сербии. Наше министерство Иностранных Дел видело лишь один путь дляизбежания всеобщего конфликта— сохраняя во всем полное спокойствие, постараться привести обе заинтересованные державы к взаимному соглашению. Поэтому Адмиралтейству не приходилось предпринимать никаких шагов.

На следующий день (26 июля) обстановка переменилась к худшему. Стало достоверно известно об отклонении сербского ответа, в Вене война считалась неизбежной. Император Вильгельм возвращался в Берлин, а в Германии шли приготовления военного характера.

Поступили сведения о сделанных распоряжениях Флоту Открытого моря сосредоточиться у побережья Норвегии. Дальнейшая наша бездеятельность становилась нетерпимой и в 4 ч. дня Главнокомандующим флотом была послана телеграмма с приказанием ни одному из судов Первого флота впредь до распоряжений не уходить из Портланда, судам Второго флота оставаться в портах их приписки в готовности принять полный комплект команд. Адмирал Каллаган получил эту телеграмму в последний момент—линейные эскадры должны были начать расходиться на следующее

утро, многие более мелкие соединения уже ушли, *Bellerophon* из состава 4-ой лин. эскадры находился на пути в Гибралтар для ремонта, шесть крейсеров, большинство эск. миноносцев и все тральщики разошлись по своим портам и уже успели уволить в отпуск треть своих команд. Все-таки адмирал успел остановить расформирование Первого Флота и 27 июля были приняты меры по востановлению положения.

Флот был приведен в состояние, соответствующее напряженному политическому состоянию Европы.

Отозванием своего посланника из Белграда, Австрия оборвала возможность соглашения. Старания убедить Германию повлиять на благоразумие Австрии не увенчались успехом, но были получены указания на возможность непосредственных переговоров между Россией и Австрией. В Петрограде считали главной причиной неуступчивости Австрии и Германии господствовавшее в Вене и Берлине убеждение, что Великобритания ни при каких обстоятельствах не выступит. Грей телеграммой нашему послу в Петрограде Бьюкенену сообщил об ошибочности такого взгляда, ссылаясь на вышеуказанное приказание не расформировывать Первого Флота. Тем временем необходимые по флоту распоряжения продолжались: команды, уже уволенные в отпуск, не были вызваны обратно, но дальнейшие отпуски приостановили; экипажи судов, укомплектованных по мобилизации, оставались на судах; школы и учебные отряды не начинали учебных занятий; все офицеры, прибывшие на пробную мобилизацию, были задержаны. Второй Флот, тридцать шесть миноносцев и некоторые другие суда, насколько хватало команд, укомплектовались до штатного числа. Суда Второго и Третьего Флотов грузились углем, принимали боевой запас и провизию. Все делалось по возможности без излишнего шума и огласки. Одновременно Адмиралтейство, также по возможности без огласки, принимало ряд других, допустимых по обстоятельствам момента, мер: четыре старых лин. корабля типа «Majestic»—*Mars*, *Hannibal*, *Magnificent* и *Victorious* спешно укомплектовывались командой и направлялись в Хумбер, где должны были образовать отдельный отряд и поступить в распоряжение адмирала Патрулей, которому вверялась охрана шотландского побережья, включая Ферт-оф-Форт и Шетландские острова, но исключая Кромарти и Оркнейские острова. *Forward*, занятый полицейской службой в Ирландском море, получил приказание идти в Лервик и там совместно с четырьмя эскадр. миноносцами образовать «Шетландский патруль»; восьми эск. миноносцами предназ-

наченным для охраны якорных стоянок северного побережья, было приказано занять свои места, но они не смогли выйти из Нор ранее 31 июля.

Втечение дня всем судам заграничных станций была послана телеграмма, в которой они извещались, что политическое положение в Европе не исключает возможности войны и им предписывалось приготовиться и, по мере возможности, скрытно установить неотступное наблюдение за судами центральных держав. Одновременно суда предупреждались, что эта телеграмма отнюдь не должна рассматриваться как «предупредительная телеграмма». Главнокомандующему в Средиземном море предписывалось собрать весь флот на Мальте.

28 июля положение дел еще ухудшилось. Хотя переговоры между Россией и Австрией начались, а Франция и Италия выразили согласие на Великобританское предложение собрать в Лондоне Конференцию послов, но Германия это предложение отвергла. Правда, одновременно, она выразила готовность взаимно содействовать предупреждению войны, но искренность этого заявления была поколеблена телеграммой нашего посла в Вене. В ней говорилось, что австрийский министр Иностранных Дел категорически отказался отложить выступление против Сербии и не соглашался приступить к переговорам на основе сербского ответа на ультиматум Австрии. Вслед за этой телеграммой пришла телеграмма из Белграда об об'явлении Австрией войны Сербии.

Не считаться с серьезностью положения становилось не возможным, однако, надежда на мирное улажение всеобщего конфликта еще окончательно не была потеряна и наше м-во Ин. Дел не давало согласия на об'явление «предупредительного периода». Военное министерство и Адмиралтейство тем не менее продолжали спешные приготовления.

В 5 ч. вечера 29 июля Первый Флот получил приказ на следующее утро сняться с якоря и следовать в Скапа Флоу.

Планом войны предусматривалось следование флота, придерживаясь западной части Северного моря, но в экстренном случае это могло быть изменено, в особенности, если изменение курса могло сулить встречу с неприятелем и последующий решительный бой. Имея сведения о сосредоточении Флота Открытого моря у берегов Норвегии, нашему флоту было приказано следовать, придерживаясь восточной части Северного моря.

Шансы на встречу с неприятелем были значительные. С целью уменьшения риска от торпедных атак флот должен был пройти Дуврский пролив ночью с потушенными огнями. В то же время вице-адмирал Берней, приведший в Нор суда, приписанные к этому порту, для увольнение команд в отпуск, получил приказание собрать в Портланде 5-ую и 7-ую линейные эскадры и 5-ю крейсерскую.

В 7 ч. утра 29 июля Первый Флот вышел в море; в этот день политическое положение стало еще хуже.

Австрийцы начали бомбардировку Белграда, Россия приступила к мобилизаци своих южных округов, Германия грозила общей мобилизацией, если Россия не прекратит военных приготовлений. Требование Германии выполнить было не возможно и только чудо могло предотвратить войну. Момент для пуска в ход механизмов, действие которых предусматривалось «Военной книгой», наступил. Однако не министерство Иностранных Дел сделало это. Не смотря на решительный образ действий Германии, в Вене все же проявляли известную уступчивость и наше министерство еще надеялось на улажение конфликта. Но Адмиралтейство не имело этих надежд и, когда утром собрался Кабинет министров, первый лорд энергично настаивал на об‘явлении «предупредительного периода». Кабинет с ним согласился и днем «предупредительная телеграмма» была послана одновременно из Военного министерства и из Адмиралтейства. Последней была послана телеграмма «второго» образца, разрешающая все меры кроме общей мобилизации и кроме осмотра торговых судов.

К вечеру тучи на политическом горизонте сгустились еще более и Адмиралтейство приказало вызвать из отпуска по телеграфу всех офицеров и матросов.

Далее, как бы правительство этого ни желало, скрывать наши приготовления становилось немыслимым.

Днем того же дня сэр Эдуард Грей предупредил германского посла, что он не должен заблуждаться, полагая, что Великобритания останется равнодушной зрительницей, если Франция будет втянута в войну.

Заявление Грея и наши морские приготовления привели к тому, что через несколько часов германский канцлер сделал нашему послу предложение не вмешиваться в конфликт между Францией и Германией при условии, что ни одна пядь французской земли не будет немцами аннексирована. Это предложение означало потерю Францией всех колоний и низведение ее до положения вассала Германии. Такой

ценой сохранять свой нейтралитет мы не могли, принятие подобного предложения на всегда покрыло бы позором нашу страну и соответствующий ответ был передан в Берлин на следующий день.

Положение было критическое, но не окончательно безнадежное, т. к. переговоры между Россией и Австрией продолжались и носили обнадеживающий характер, как вдруг 31 июля Германия разрушила все, пред'явив в Петрограде ультиматум с требованием демобилизации в течение 12 часов.

Война была ближе чем когда либо, но мы были готовы. Механизмы, приведенные в действие «Военной книгой», работали исправно и все шло по плану и без перебоев.

Все боевые соединения Первого и Второго Флотов заняли или были на пути к занятию своих позиций.

Адмирал Каллаган в момент получения Первым Флотом приказа следовать на север находился в Адмиралтействе, вызванный на совещание, и флот повел вице-адмирал Уорренде р. Следуя Каналом, он встретился и обменялся салютами с французскими дредноутами *France* и *Jean Bart*, возвращавшимися из Балтийского моря. Пройдя Дувр, флот проложил курс на Скагеррак и, придя на траверз Тершеллинга, заметил на горизонте уходящий немецкий крейсер. Вероятно этот крейсер донес о движении Первого Флота, но вряд ли он смог дать верные сведения, так как только он скрылся курс был изменен на Скапа. *Iron Duke* отделился и пошел в Ферт-оф-Форт за главнокомандующим. За исключением этого крейсера никаких германских судов в море обнаружено не было.

Суда Флота Открытого моря стояли по портам; полученные ранее сведения или не соответствовали действительности или же около 28 июля их отозвали обратно.

31 июля адмирал Каллаган в Куинсферри сел на *Iron Duke* и пошел в Скапа. В помощь ему была учреждена должность Помощника Главнокомандующего (Second in Command) в лице вице-адмирала сэра Джона Джеллико, а Начальником Штаба флота был назначен контр-адмирал Мадден, командовавший до того 2-ой крейсерской эскадрой. Политическое положение к 1 августа достигло крайних пределов напряжения. Накануне наш посол в Берлине виделся с германским канцлером и передал ему решительный ответ Грея на попытку Германии купить нашу измену Франции, но канцлер был настолько взволнован, что почти ничего не слушал. Он был полон только что полученными сведениями о мобилизации всей русской армии и говорил о том, что Германия должна немедленно об'явить «предупредитель-

ный период»—Kriegsgefahr, за которым почти тотчас последует об‘явление мобилизации. В виду этих заявлений было признано необходимым, в тот же вечер, просить у Франции и Германии заверений в том, что в случае войны нейтралитет Бельгии не будет нарушен. В момент отправки телеграмм (7 ч. в.) наш посол в Париже получил от французского м-ра Ин. Дел сообщение о пред‘явленном Германией в Петрограде ультиматуме, требующем прекращения мобилизации и грозящем в случае отказа об‘явить общую мобилизацию германской армии, как на границе России, так и Франции. Ответы на запросы о Бельгии пришли рано утром 1 августа—Франция давала ясное и определенное обещание соблюдать нейтралитет, Германия же со своей стороны такого ответа фактически не давала. Поэтому германский посол в Лондоне был поставлен в известность, что если бельгийская территория будет занята, мы будем вынуждены выступить.

Днем Адмиралтейство получило телеграмму из Берлина непосредственно от нашего посла, извещавшую о запрещении британским судам выходить из Гамбурга «ввиду важных морских маневров, которые будут иметь место на следующий день».

Через полчаса по получении этих известий Адмиралтейство пришло к определенному решению и в 2 ч. 15 м. было послано телеграфное приказание приступить к выполнению мобилизационных росписаний и разрешение реквизировать транспорты, госпитальные суда, угольные и нефтеналивные пароходы. Флагмана и отрядные начальники Третьего Флота были отправлены на отряды с приказанием поднять свои флаги, командирам портов предписывалось донести о готовности судов Третьего Флота принять полный комплект команды. Было сделано распоряжение о контроле радио-телеграфа на комерческих судах и оставалось лишь призвать запасных последних трех категорий резерва.

Но раньше чем сделать это Адмиралтейство считало необходимым принять и другие меры чисто военного характера. Удар, нанесенный японцами в Порт-Артуре, был свеж в памяти у всех и господствовало мнение, что немцы постараются последовать их примеру, но в несколько иной форме. Нападение ожидалось ввиде активных минных заграждений, почему последовало приказание патрульным флотилиям и флотилиям местной защиты занять свои места. Флотилиям подлодок запрещалось принимать участие в дозорной службе в течение предупредительного периода.

В эту ночь пришло известие об об'явлении Германией войны России и в 1 ч. 25 м. дня (2 августа) запасные были призваны.

Из всего вышеизложенного совершенно ясна ошибочность создавшегося мнения о «продолженной» пробной мобилизации, мнения, распространению которого способствовал по неведению один из иностранных представителей [1]).

Она закончилась своевременно и команды Второго и отчасти Первого Флотов раз'ехались в отпуск.

Настоящая, а не пробная, мобилизация была совершенно самостоятельным актом, закончившимся 3 августа, а отнюдь не продолжением пробной.

Адмирал Берней находился в Портланде, вице-адмирал Беттель поднял свой флаг и вступил в командование Третьим Флотом, все остальные флагманы, назначенные приказом от 25 июля, также вступили в командование. Одновременно с последним распоряжением для увеличения крейсерских эскадр были взяты оборудованные в качестве вспомогательных крейсеров девять почтово-пассажирских пароходов.

Для Франции положение на море было совершенно критическое, каждую минуту неприятель мог появиться у ее западных берегов, т. к. слабые силы 2-ой крейсерской эскадры не могли служить серьезной помехой врагу. Тем не менее адмиралу Руаеру было послано приказание «следовать к Дувру и препятствовать неприятелю в проходе пролива». Все, что он мог бы сделать с надеждой на некоторый успех, это атаковать немцев подлодками и миноносцами флотилии Ламанша ранее чем будет разбита его эскадра. Но тревога длилась не долго: наступил момент, предусмотренный соглашением 1912 года. Днем 2 августа Грей заявил французскому послу, что британский флот мобилизован и на следующее утро у Кабинета будет испрошено разрешение на принятие ряда мер предупреждающих возможность нападения на Францию с моря. В это же время стало известным, что общая мобилизация армии и флота в Германии идет полным ходом и что немцы захватили железные дороги в Люксенбурге. Еще до заседания Кабинета, наш министр Иностр. Дел пригласил французского посла и сделал ему следующее заявление: *«если немецкий флот пройдет через Канал или Северное море для враждебных операций против французского побережья или судоходства, британский флот окажет Франции всемерную помощь»*.

---

[1]) Французская «Желтая книга», № 66, август 27.

Послу было раз'яснено, что заявление сделано с целью облегчить задачу развертывания французского флота в Средиземном море и что оно не обязывает нас вступить в войну, если со стороны немцев не последует вышеупомянутых действий. Кроме того послу было указано, что, считаясь прежде всего с интересами обороны Великобритании и с ответственностью, которую мы несем по всему свету, в настоящий момент не может быть и речи о посылке во Францию экспедиционного корпуса [1]).

Относительно распоряжений по сухопутным силам в этот день (2 августа) было осуществлено только одно мероприятие—мобилизация половины гарнизона территориальной артиллерии Оркнейских островов, где адмирал Каллаган приступил к устройству батарей для защиты Скапа Флоу.

Мера эта считалась срочной ввиду полученных сведений о проходе 1 августа Большим Бельтом трех транспортов с войсками. На Шетландских островах кроме местного дозора в составе *Forward*'а с четырьмя миноносцами 8-ой флотилии никого не было. Хотя они теперь уже находились на своем месте по расписанию, т. е. в Dales Voe, но им требовалось подкрепление и по приказанию Главнокомандующего контр-адмирала Пакенгам с крейсерами *Antrim*, *Argyll*, *Devonshire*, *Cochrane* и *Achilles* был полным ходом послан на поддержку. Вслед за адм. Пакенгамом пошел и адм. Битти с линейными крейсерам. Крейсера пришли на свои позиции 3 августа, одновременно с чем и 2-я французская крейсерская эскадра заняла позицию в Дуврском проливе. Для Адмиралтейства не оставалось никаких сомнений в том, что момент для вступления в силу октябрьского соглашения 1913 года наступил. В 5 ч. дня был послан по этому поводу экстренный запрос первому министру и министру Иностранных Дел с указанием, что если не последует запрещения, то Адмиралтейство будет действовать немедленно. Ответ утвердительного характера последовал тотчас же, ввиду чего было отдано приказание Дуврскому патрулю и патрулю Канала (Cross Channel Patrol) выйти на позиции на следующее утро для совместных действий с французами, но атаковать неприятеля разрешалось лишь в случае нападения последнего. Эскадра адм. Веймисса, долженствовавшая, по плану войны

---

[1]) Все эти заявления со всей ясностью указывают, насколько для Англии был опасен проход немецким флотом пролива и создание базы на французском или бельгийском побережьи. Версия об об'явлении Англией войны, как и нарушение немцами нейтралитета Бельгии, находят фактическое свое об'яснение здесь же. *Ред.*

действовать совместно с эскадрой адм. Руаера, не была еще готова[1]). Крейсер *Challenger* держался в Бристольском Канале для предотвращения постановки немцами минных заграждений, коммодор Тирвит находился на готове со своими миноносцами для производства поиска в южной части Северного моря с целью пресечь какие бы то ни было операции из Гельголандской бухты в этой части моря, а адмирал Кэмбелль был в готовности в случае необходимости выйти с частью своих крейсеров им на поддержку[2]).

Насколько морская оборона вообще могла обеспечить страну от вторжения, все было сделано, почему не имелось никаких данных против отправления если не целиком, то хотя бы части экспедиционного корпуса на материк.

Однако, немцы не собирались производить высадку и, повидимому, сами опасались нашего вторжения с моря.

По сведениям нашей разведки их миноносцы и подлодки держались к северу и югу от Эльбы в расстоянии 50 миль, подходы к портам Северного моря и к побережью Боркума были минированы, маяки потушены, а Флот Открытого моря со времени возвращения ни разу в море не выходил. Ночью были получены сведения о намерении немцев выслать в море до об'явления войны несколько вспомог. крейсеров и в 4 часа утра 4 августа Гранд-Флит получил приказ произвести поиск с целью их перехватить.

Поход этот состоялся уже не под командованием адм. Каллагана; последний закончил к этому времени срок своего пребывания на посту Главнокомандующего и Адмиралтейство полагало, что в предстоящей борьбе во главе флота должен стоять более молодой, полный сил человек. Извещая адм. Каллагана о принятии решения и выражая одобрение его высокополезной трехлетней деятельности по боевой подготовке флота, Адмиралтейство предлагало ему спустить флаг и передать командование вице-адм. сэру Джону Джеллико, который одновременно с этим был произведен в адмиралы. Для сохранения преемственности на *Iron Duke* переходил в качестве Начальника штаба контр-адм. Мадден, а в должности флаг-капитана оставался коммодор Эверрет.

В 6 ч. утра, приблизительно за два часа до момента готовности Гранд-Флита к походу, стало известным о намерении немцев перейти бельгийскую границу около 4 часов

---

[1]) 12-я крейсерская эскадра, так назыв. «Крейсерск. силы Q» крейсера— *Charybdis* (флагм.), *Eclipse, Diana, Talbot*.

[2]) Крейсера *Bacchante, Aboukir, Euryalus* из 7-ой эскадры (Крейсерск. силы C).

дня. В 9 ч. 30 м. утра министерство Иностр. Дел отправило энергичный протест, требуя от германского правительства немедленного ответа. В то же время в соответствии с мерами, предусмотренными «Военной Книгой», были отданы распоряжения задержать в наших портах, в ответ на задержание английских пароходов в Гамбурге, все немецкие пароходы. Среди задержанных оказался один почтовый, только что пришедший в Фальмут и доставивший на значительную сумму золотой валюты для английского Государственного Банка.

В полдень был получен ответ из Берлина. Германия гарантировала неприкосновенность бельгийской территории, но отказывалась гарантировать военную неприкосновенность границ Бельгии из опасений, что эта страна будет использована для удара на Германию со стороны Франции.

Развязка наступила! Два часа спустя флот был извещен о посланном в Берлин ультиматуме, срок которого истекал в полночь, и о предстоящей отправке «военной телеграммы».

В момент отправления ультиматума ад. Джеллико находился в море, выполняя директиву Адмиралтейства. Она состояла в следующем: четыре линейные эскадры со своими крейсерами и с 4-ой флотилией миноносцев отправлялись к берегам Норвегии, линейные крейсера и крейсера адм. Пакенгама оставались для наблюдения за районом Шетландских островов. 2-я крейсерская эскадра и шесть судов других различных эскадр, стоявших совместно с 2-ой флотилией эск. миноносцев в Розайте, выходили в условленное рандеву в середине Северного моря, откуда совместно с линейными эскадрами производили поиск на восток и запад.

В Средиземном море «предупредительный период» застал нас менее подготовленными. Момент, выбранный Германией для начала враждебных действий, здесь был исключительно удобен для нее. В Средиземном море вероятным противником был Тройственный Союз и Адмиралтейству приходилось считаться с вероятностью выступления Италии против Франции.

В Адриатике Австрия располагала тремя дредноутами и тремя более старыми линейными кораблями, о которых имелись сведения, что они сосредоточены в Катарро. В Адриатике же находился и немецкий линейный крейсер *Гебен*, произведший большое впечатление на турок в Константинополе в течении последних событий на Балканах, и только что закончивший полную переборку механизмов и ремонт в Пола.

Италия, помимо разных судов более или менее устарелых типов, имела в кампании в Таранто три дредноута и четыре хороших линейных корабля в Гаете, близ Неаполя.

Против этих сил Франция могла выставить только один дредноут, шесть «Danton'ов» и еще пять боевых судов.

Два других ее дредноута были в Балтике с Президентом Республики, четвертый—достраивался в Бресте.

Наш флот в Средиземном море, которым командовал адмирал сэр Барклэй Мильн, был в следующем положении: из 2-ой эскадры линейных крейсеров находились на станции только три крейсера, 1-я крейсерская эскадра контр-адм. Трубриджа и легкая крейсерская, были в полном составе, но механизмы судов сильно потрепаны. Флагманский крейсер *Inflexible* с *Indefatigable*, *Warrior*'ом, *Black Prince*'ом, четырьмя легкими крейсерами и четырнадцатью миноносцами стоял в Александрии, собираясь возвращаться на Мальту. *Indomitable* и *Duke of Edinburgh* стояли на Мальте в ожидании ремонта. *Defence* под флагом адм. Трубриджа с эск. мин. *Grampus* находился в Дураццо вместе с французским крейсером *Edgar Quinet* и немецким *Бреслау*, принимая участие в международной демонстрации по случаю происходившей в Скутари Конференции по Албанским делам. Когда 27 июня был об'явлен «предупредительный период», адмиралу Мильну было послано приказание возвратиться на Мальту, принять уголь и оставаться здесь впредь до распоряжений, сообщив адм. Трубриджу, чтобы последний был во всякий момент в готовности к нему присоединиться. 28 июля утром адм. Мильн вышел и в пути, вечером 29 июля, получил «предупредительную телеграмму».

На следующий день он был поставлен в известность об общем положении дел и получил следующие директивы на случай войны: выступление Италии маловероятно, но тем не менее признается необходимым до окончательного выяснения ее поведения не втягиваться в серьезные операции против австрийцев. Главная его задача сводилась к содействию французам в перевозке их африканского корпуса, для чего надлежало занять прикрывающую позицию и стараться принудить к бою всякий немецкий крейсер, в особенности *Гебен*, если бы он попытался помешать перевозке французских войск. В заключение адм. Мильну предлагалось не вступать в решительный бой с превосходными силами иначе как совместно с французами.

В стремлении оказать помощь Франции на море мы пошли дальше своих обещаний и это было в тот момент вполне

понятно; к сожалению, это привело к весьма печальным последствиям.

Днем 30 июля адм. Мильн прибыл на Мальту, куда пришел и адм. Трубридж, отозванный Адмиралтейством из Дураццо. Имея свой флот сосредоточенным, Мильн решил до свидания со французским командующим держать свои суда соединенно. Считая небезопасным рассылать крейсера для охраны торговых путей, он ограничился отправкой лишь одного легкого крейсера, *Chatham*'а, для наблюдения за южным входом из Мессинского пролива, о чем уведомил на следующее утро (31 июля) Адмиралтейство. Остальной флот грузился углем.

В этот момент командующий немецким Средиземноморским отрядом контр-адм. Сушон с *Гебеном* и *Бреслау* вошел в Бриндизи, где начал принимать уголь с четырех пароходов; этот факт адмиралу Мильну не был известен.

Во время погрузки флотом угля на Мальте было получено приказание отправить в Марсель один из крейсеров 1-ой эскадры за лордом Китченером — Главнокомандующим в Египте — для доставление его и нескольких других офицеров, спешивших из Лондона к месту службы. Для этой цели 1 августа вышел *Black Prince*, но на следующий день был по радио-телеграфу возвращен с пути, т. к. Китченер получил назначение военным министром.

Для доставление из Скутари наших войск, охранявших албанскую конференцию был зафрахтован п/х. *Osiris*. Днем пришли новые инструкции, изменявшие намеченный адмиралом план. В инструкциях сообщалось о вероятности сохранения Италией нейтралитета и предлагалось—самому адмиралу Мильну оставаться на Мальте, отправив два линейных крейсера стеречь *Гебена*, а при помощи крейсеров и эск. миноносцев наблюдать за подходами к Адриатике.

Местопребывание *Гебена* и *Бреслау* оставалось неизвестным; последние заслуживающие доверия сведения говорили о погрузке ими угля в Бриндизи, но имелись указания и на пребывание их в Таранто.

Во исполнение новых инструкций к южным подходам Адриатики был отправлен адм. Трубридж с его эскадрой (*Defence*, *Warrior* и *Duke of Edinburgh*), поддержанный лин. крейсерами *Indomitable* и *Indefatigable* с крейсерами *Gloucester* и восемью эск. миноносцами. *Chatham* после осмотра Мессинского пролива и южного побережья Италии должен был присоединиться к ним.

Таково было положение 2 августа, когда вечером этого дня поступило указание Адмиралтейства о том, чтобы адм. Мильн вступил в связь с французским адмиралом.

Все попытки сделать это по радиотелеграфу остались бесплодными, ввиду чего на следующий день к адм. Лаперейру был отправлен с письмом в Бизерту крейсер *Dublin*.

Молчание французов об‘яснялось задержкой в выходе флота в море, которое, как они говорили, происходило от стремления правительства во что бы то ни стало избежать конфликта и до последний минуты не начинать решительных действий. По этой же причине и сухопутные войска оставались на местах в пограничных с Германией гарнизонах.

Соответствовала ли этому действительность, или нет, но адм. Лаперейр только 3 августа вышел в море, имея директиву «стеречь германский крейсер *Гебен* и охранять переход транспортов с африканским корпусом».

Таким образом, оба адмирала, имея одинаковые инструкции, не смогли координировать свои действия ни сейчас, в данный момент, ни тогда, когда 4 августа адм. Мильн получил сообщение о пред‘явлении британским правительством ультиматума Германии.

В Берлине было решено не отвечать на ультиматум и наш посол сэр Эдуард Гошен после бурных разговоров с германским канцлерам Бетманом Гольвегом получил паспорта и оставил Германию.

---

## ГЛАВА II.

## Начало военных действий. Отечественные воды и торговые пути.

(Карта 1).

Когда ад. Джеллико вступил в командование, в составе Гранд-Флита находились двадцать дредноутов, восемь линейных кораблей типа «King Edward», четыре линейных крейсера, две эскадры крейсеров и одна эскадра легких крейсеров. Некоторые суда еще не успели присоединиться [1]).

Как и адм. Мильн, об ультиматуме он узнал в море. Приняв радио в 5 ч. дня 4 августа и узнав из него, что перевозки экспедиционного корпуса не предвидится, адмирал Джеллико продолжал начатый поход в Северное

[1]) *Drake, King Alfred, Good Hope, Leviathan.*

море. Вскоре выяснилось, что немцы стараются обнаружить местопребывание флота—были встречены рыбачьи траулеры с почтовыми голубями. Часть траулеров, по снятии команды была утоплена, часть отправлена в Скапа и Кромарти. Вспомогательных крейсеров обнаружено не было, но, как выяснилось впоследствии, одному из пароходов компании Северо-Германского Ллойда *Кайзер Вильгельм дер Гроссе* удалось проскочить незамеченным под норвежским берегом и, обойдя Исландию с севера, выйти в Атлантический океан.

Удача немцев произошла от недостатка вообще крейсеров на Севере и в частности из-за отсутствия Северного Патруля. Составлявшая этот патруль 10-я крейсерская эскадра не могла еще выйти за неприбытием запасных, только что призванных по мобилизации. 6-ой крейсерской эскадре, которая должна была заменить при Гранд-Флите 4-ую эскадру, пришлось дать другое назначение.

Линейные силы Гранд-Флита несколько усилились в это время присоединением «Dunkan'ов», составлявших 6-ую линейную эскадру, которую еще раньше намечалось отдать в распоряжение адм. Джеллико. В момент посылки «военной телеграммы» эта эскадра в составе *Russel*, *Albemarle* и *Exmouth* отправилась на запад на присоединение к Гранд-Флиту. В полдень 5 августа адм. Джеллико донес об окончании поиска и получил в ответ директиву оставаться с флотом на севере, имея наблюдение за входом в Северное море, если только нет каких-либо тактических причин мешающих этому заданию.

В соответствии с директивой и с полученными сведениями об устройстве немцами подводной базы в норвежских фиордах и о вооружаемых ими пароходах на островах Lofoten, Джеллико направил 2-ую эскадру легких крейсеров осмотреть побережье Норвегии, сам оставаясь в море с линейными эскадрами на случай оказания поддержки.

В южной части Северного моря производился подобный же поиск так называемыми Южными Силами, составлявшими в то время часть Гранд-Флита и номинально находившимися в подчинении адм. Джеллико. Базируясь на Гарвич, эти силы состояли из 1-ой и 3-ьей флотилий эскадренных миноносцев под брейд-вымпелом коммодора Тирвита, флотилии подлодок коммодора Кийса и части 7-ой крейсерской эскадры—старых броненосных крейсеров типа «Bacchante»—под флагом контр-адм. Кэмпбелля.

Поиск был разработан коммодором Тирвитом и быстро привел к встрече.

Выйдя на *Amethyst'*е с рассветом из Гарвича, имея в качестве прикрытия *Bacchante*, *Aboukir* и *Euryalus*, он с двумя подв. лодками направился в Гельголандскую бухту, которая оказалась окруженной кордоном траулеров с радиотелеграфом. 1-я флотилия эск. миноносцев осматривала побережье Дании, крейсер *Amphion* (кап. 2 р. Фокс) следовал за ней с 3-ей флотилией и вскоре кап. Фоксу пришлось столкнуться с первыми проявлениями немецких способов ведения войны. С встреченного рыбачьего траулера ему сообщили, что в двадцати милях к северо-востоку от Outer Gabbard замечено подозрительное судно, бросающее за борт какие-то предметы. Немедленно два эск. миноносца *Lance* и *Landrail* были посланы к этому месту и в 11 часов у. обнаружили заградитель *Кёнигин Луизе*, вышедший из Боркума накануне ночью. После часа энергичной погони, к которой присоединился и *Amphion*, заградитель был утоплен артиллерийским огнем.

Пролилась первая кровь!

Экипаж *Кёнигин Луизе* был взят на *Amphion* и поиск продолжался дальше. Возвращаясь на следующее утро обратно и опасаясь неприятельских заграждений, в 6 ч. 30 м. *Amphion* изменил курс с расчетом обойти заграждения. Однако, в тот момент, когда он считал себя в безопасности от мин, под судном произошел взрыв, вслед за которым последовал второй и крейсер почти мгновенно затонул, потеряв 1 офицера и 150 матросов. При этом погибли и почти все спасенные с *Кёнигин Луизе*.

Заграждение оказалось поставленным в районе между побережьем Суффолька и меридианом 3° Ost, т. е. как раз на «большой торговой дороге». Этим попирались не только освященные временем законы и обычаи морской войны, но и совершенно не принималась в расчет судьба нейтральных мореплавателей. Тотчас флотилии миноносцев были отозваны в Гарвич, крейсера в Доунс и было немедленно приступлено к тралению всего подозрительного района.

Адмирал Патрулей получил приказание установить днем и ночью дозор у побережья для предупреждения дальнейших заградительных операций. Система защиты побережья, под влиянием коварных действий врага, сразу приобрела определенный характер и в дальнейшем могла быть действительной только потому, что основой ее послужила концентрация флотилий в наиболее удобных пунктах, без растягивания их кордоном по всему побережью.

Случай с *Кёнигин Луизе* естественно усилил беспокойство Главнокомандующего за свою базу тем более, что местопребывание флота на второй день войны не могло не быть противником обнаружено. Было задержано еще несколько траулеров с голубями и с многих судов поступали донесения о замеченных перископах подлодок.

Директива о наблюдении за северным проходом заставила адм. Джеллико отозвать к себе линейные крейсера и 3-ю крейсерскую эскадру. Оркнейские и Шетландские острова остались открытыми и он настаивал на скорейшей присылке ему 6-ой крейсерской эскадры и *Invincible*'я. Однако этому мешали серьезные причины.

Еще в мирное время при обсуждении планов войны не последнее место отводилось опасениям, что в первые недели войны среди населения островов может возникнуть паническое настроение на почве опасений голода. Действительно, признаки такой паники были на лицо. Приходилось весьма и весьма считаться с необходимостью защиты торговли, надо было любой ценой предотвратить возможность неприятельских операций на путях, по которым шло продовольствие страны. Эта забота вносила большое беспокойство и весьма возможно заставляла придавать излишнее значение всяким сведениям и слухам о появлении в том или ином месте неприятельских судов. В результате 6-я эскадра оказалась разбросанной по разнообразным направлениям: *Drake* был послал конвоировать вышедший из Нью-Иорка п/х. *Carmania*, *Leviathan*, занимавший позицию в 500 милях к западу от Fastnet, был отправлен на Азорские острова, где по слухам держались немецкие вспом. крейсера с угольщиками. *Good Hope*, перед самым уходом в Скапа, полным ходом был направлен к Ньюфаундленду ввиду сообщений почт.-пассажирского парохода о появлении в этом районе вспом. крейсера. *King Alfred* заканчивал ремонт и в море выйти не мог; что же касается *Invincible*'я, то последний уходил в Куинстоун, где должен был стоять на готове на случай, если какому-нибудь неприятельскому линейному крейсеру удастся проскочить в океан.

Единственно кого в конце концов имелась возможность послать—это был *Drake* и он ушел как только привел *Carmania*. Тем временем, 6 августа, появилась 10-я крейсерская эскадра адм. Де-Чер, которая, производя поиск вокруг Оркнейских островов, установила дозор (в районе Северного Патруля) в долготе Шетландских островов. Приход эскадры Де-Чера освободил остальные крейсера Гранд-Флита. Для охраны якорной стоянки в Скапа ввиду недостатка там эск. мино-

носцев, адм. Джеллико были посланы еще четыре из состава Патруля Тайна.

Такова была обстановка 7-го августа, в день, когда Гранд-Флит вернулся из своего первого похода, за которым последовал длинный ряд других, также не приведших к встрече с неприятелем.

За исключением случая с *Amphion*'ом все шло благополучно. На торговых путях было тихо, ни одного сообщения о потоплении или захвате торговых судов не поступало. Система охраны торговли постепенно принимала намеченные формы.

Днем 4 августа адм. Веймисс со своей эскадрой вышел из Плимута и на следующее утро соединился с вызванным из Дуврского пролива французским адм. Роуером, сформировав таким образом «Западный Патруль» [1]).

В районах средней части Атлантического океана, через которые проходили торговые пути из Средиземного моря, в районах мыса Доброй Надежды и Южной Америки распоряжения по охране торговли встретились с большими затруднениями и вызвали не малое беспокойство.

Южная, или станция Зеленые — Канарские о-ва, занималась 5-ой крейсерской эскадрой [2]) адм. Стоддарта, а станция к северу от Финистерре 9-ой эскадрой адм. Де-Робека, но т. к. 9-я эскадра находилась в составе Третьего Флота, то район ее до окончания мобилизации временно также был поручен адм. Стоддарту. Кроме того адм. Стоддарт имел инструкцию отделить один из своих крейсеров на Южно-Американскую станцию в помощь находившемуся там в одиночестве крейсеру *Glasgow*. По данной адм. Стоддарту директиве его задача сводилась не к борьбе с неприятельской торговлей, а к охране нашей. Ему предписывалось «не отвлекаться неприятельскими невооруженными судами, не имеющими контрабанды». В случае встречи с таковыми их надлежало отправлять в базы с призовой командой, топить же разрешалось лишь «в крайности».

31 июля, два дня спустя после посылки «предупредительной телеграммы», когда немцы отказались гарантировать бельгийский нейтралитет, адм. Стоддарт вышел на *Carnar-*

---

[1]) Эскадра адм. Роуера состояла из бронен. крейсеров *Marseillaise*, *Admiral Aube*, *Jeanne D'Arc*, *Dupetit Thouars*, *Gueydon*, *Desaix*, *Kleber* и легк. кр. *Lavoisier*.

[2]) 5-ая эскадра: *Carnarvon* (флаг), *Cornwall*, *Cumberland*, *Monmouth*; 9-я эскадра: *Europa* (флаг), *Argonaut*, *Vindictive*, *Highflyer*, *Challenger*.

*von*'е. Он должен был следовать в Гибралтар и там ждать распоряжений, но в пути ввиду обнаружения немецкого крейсера *Страсбург* в районе Азорских островов адмирал получил приказание, следуя по торговому пути в направлении на Мадеру, войти в связь с четырьмя пароходами, шедшими в Англию с мыса Доброй Надежды и из Южной Америки с весьма важными грузами.

Идя по Каналу *Carnarvon* встретил *Страсбург*, полным ходом спешившего в Германию. Крейсера разошлись не салютуя.

В течение ближайших двух дней *Cumberland* и *Cornwall* последовали за своим флагманом, а 3 августа адм. Стоддарт донес, что вступил в связь с указанными ему пароходами.

В дальнейшем Стоддарту предписывалось продолжать крейсерство далее, т. к. получились сведения о появлении двух немецких крейсеров на Канарских островах в Лас-Пальмасе.

Сведения эти оказались необоснованными слухами, которые постоянно посылались нашими и союзническими консулами без достаточной проверки и которые в первые дни войны сильно нарушали общие распоряжения по охране торговли. Приходится только удивляться, что они не сделали еще больше вреда.

В этом случае эти слухи нанесли серьезный ущерб делу. Французы очень волновались, опасаясь за свои транспорты с войсками, выходящими из Маррокко, и обратились к нам за помощью. Район, вызывавший их опасение, входил в зону действий Средиземноморского флота, но последний был настолько занят прикрытием перевозки войск из Алжира, что мы считали нашей обязанностью помочь делу сосредоточения французской армии и *Cornwall* вместо присоединения к адмиралу был послан для вышеуказанной цели.

Момент для отделения хотя бы и одного судна был очень неблагоприятный. *Monmouth* все еще задерживался работами по ремонту и ни один из крейсеров адм. Де-Робека не дошел по назначению. Испанские и португальские порты кишели немецкими пароходами. Все они пользовались радио-телеграфом и, как мы справедливо опасались, подготовлялись к роли вспомогательных крейсеров. Особенную тревогу вызывали два парохода Северо-Германского Ллойда—*Принц Генрих* в Лиссабоне и *Гебен* в Виго. Оба они находились накануне выхода, тогда как эскадра Де-Робека еще несколько дней не могла занять своего района.

Лично Де-Робек на *Vindictiv*'е в сопровождении *Higflyer*'а вышел из Плимута 4 августа и по пути встретил и захватил германский пассажирский п/х. *Тубантиа* с запасными и с золотом и прислан его под конвоем *Highflyer*'а.

Таким образом, соблюдая интересы французов, мы оставили все побережье Испании без единого крейсера.

Адм. Де-Робек вскоре опять захватил приз—п/х *Шлейзиен*, прислав его с призовой командой в Плимут, а затем, придя 7 августа в Виго, убедил портовые власти убрать с германского п/х *Гебен* и германского кабельного п/х *Стефан* радиотелеграф. Присоединившийся *Highflyer* был тотчас же отправлен в Лиссабон и 9 августа донес, что п/х *Принц Генрих* не будет выпущен из порта вооруженным и что португальские власти сняли радио-телеграф с 26 других немецких пароходов, стоявших во внутренних гаванях.

Бездеятельность немцев в первые недели войны, в моменты наиболее для них благоприятные, не понятны. Единственное об'яснение этому—наша активность и подготовленность, явившиеся для них совершенно неожиданными. До известной степени причиной бездеятельности послужила быстрота, с которой мы перерезали их телеграфные кабели. Этому вопросу при разработке плана войны придавалось весьма серьезное значение. Наиболее важных немецких кабелей было пять, проходивших из Эмдена через Канал в Виго, на Тенериф и на Азоры, почему еще в 1912 году были намечены соответствующие меры на случай войны. Этот момент наступил 5 августа 1914 года и кабели были перерезаны при содействии флота почтово-телеграфным ведомством. В конце первой недели войны силы эскадры адм. Де-Робека увеличились двумя крейсерами—*Argonaut*'ом и *Sutlej*, присоединившимися к нему 13 августа. Район Финистер-Гибралтар стал совершенно безопасен и английские и французские пароходы безбоязненно вышли из испанских и португальских портов. Даже перерыв в Бискайском заливе между эскадрой Де-Робека и эскадрой Веймисса, при выходе из Канала, не представлял опасности, т. к. его постоянно пересекал какой-либо из крейсеров эскадры Де-Робека, идя на очередную погрузку угля в Плимут.

Только южный сектор района адм. Де-Робека, около Мадеры, оставался открытым и был передан охране адм. Стоддарта, к которому 7 августа пришел крейсер *Cornwall*. Сюда для охраны путей из Казабланки французы прислали крейсера *Bruix*, *Latouche-Treville* и *Amiral Charner*, а для охраны марокканского побережья поступили в распоряжение бри-

танского адмирала их легкие крейсера *Cosmao* и *Cassard*. 8 августа адм. Стоддарт с *Carnarvon'*ом и *Cumberland'*ом пришли в Лас-Пальмас, обойдя предварительно Канарские о-ва и не обнаружив там ни вспомогательных немецких крейсеров, ни немецких баз, об устройстве которых поступали донесения со всех сторон.

За это время не было ни одного случая захвата британских пароходов, немецкое же судоходство замерло.

13 августа пришел крейсер *Monmouth* и адмирал смог отправить его как самого быстроходного в важный район Пернамбуко, а сам пошел на о-ва Зеленого мыса и согласно инструкции занял позицию на о. С. Винцент, имея в качестве угольной базы Сиерра Леоне.

По другую сторону Атлантического океана наши затруднения при начале военных действий были не меньше, но сопровождались менее удачными результатами. Хотя фактически там существовала одна так называемая «Западно-Атлантическая станция», но стратегически она делилась на два района—Северной Америки и Вест-Индии. В последнем районе находилась 4-я крейсерская эскадра под флагом контр-адм. сэра Христофора Краддока, состоявшая из четырех 23 узловых крейсеров типа «графств» и одного 25 узлов. легкого крейсера [1]). Французы держали там один старый легкий крейсер *Descartes*, но позже в связи с мексиканскими событиями прислали туда большой и более новый крейсер *Condé*. Германия также держала два крейсера, из которых *Дрезден* был в распоряжении германского посланника в Мексике контр-адмирала фон-Гинце, с которым контр-адм. Краддок действовал в полном согласии и находился в самых дружественных отношениях. Когда 17 июля было решено отправить на *Дрездене* семью бывшего мексиканского президента на Ямайку, то адм. Краддок предложил свои крейсера в распоряжение германского посланника для защиты германских интересов на время отсутствия их крейсера и получил от него в ответ письмо с выражением восторженной благодарности. В этом письме Гинце говорил о временном поручении *Дрездена*, но фактически дело обстояло иначе — его должен был заменить *Карлсруэ*. Крейсеры должны были встретиться в Кингстоуне на Ямайке и перемениться командирами, но на Гаити произошли беспорядки и *Карлсруэ* был направлен в Порто-Пренс.

---

[1]) 4-я кр. эскадра: *Suffolk* (флаг), *Lancaster*, *Essex* и *Berwick* по 9.800 тонн каждый с XIV—6″ орудиями и *Bristol* в 4.800 тонн с II—6″ и X—4″ орудиями.

По дороге он встретился с *Berwick*'ом и обменялся с ним дружескими сигналами.

*Дрезден*, доставив семью президента в Кингстоун, пошел в Порто-Пренс и здесь 25 июля командир его кап. 2 р. Кöлер вступил в командование *Карлсруэ*. На следующий день он ушел в Гаванну, а *Дрезден* два дня спустя отправился на о. Фому грузиться углем. Этот датский остров фактически являлся германской базой и будучи Вест-Индской «штаб-квартирой» Гамбург-Американской пароходной компании был прекрасно оборудован. Кроме того, он представлял собою фокус торговых путей из юго-восточной Америки в Нью-Йорк и в «хлопковые» порты Америки. Вот почему он имел особо важное значение в глазах нашего адмирала.

Между тем Адмиралтейство особенно тревожилось за северный сектор станции, т. к., хотя там и не было неприятельских крейсеров, но порты Соединенных Штатов и особенно Нью-Йорк были полны большими немецкими почтово-пассажирскими пароходами, которые легко могли превратиться в вспомогательные крейсера и грозить нашей торговле как раз на наиболее важных в продовольственном отношении путях из Канады и из Сев. Америки. Эти пути вместе с тем были наиболее открыты тем неприятельским крейсерам, которым удалось бы прорваться из Северного моря. Вопросу их охраны в мирное время уделялось не мало внимания. Наблюдение за ними входило в обязанности 6-ой крейсерской эскадры из состава Гранд-Флита до того момента, когда явилась бы возможность усилить эскадру адм. Краддока.

Когда первая тревожная телеграмма 27 июля достигла адм. Краддока на месте его стоянки в Вера-Круц, немецких крейсеров на побережьи уже не было, но было известно, что *Дрезден* прибыл в Порто-Пренс 25 июля, а *Карлсруэ* на следующий день вышел по неизвестному назначению. Поэтому адмирал приказал *Berwick*'у идти на Ямайку, как в центрально расположенный пункт, и оттуда следить за *Дрезденом*. *Essex* был послан на присоединение к стоявшему на Бермуде в доке *Lancaster*'у, откуда оба крейсера должны были идти для наблюдения за северо-американскими путями.

Сам же адмирал на *Suffolk*'е с *Bristol*'ем остался в Вера-Круц, ожидая предупредительной телеграммы, после получения которой он рассчитывал идти на Гаити следить за *Дрезденом*, а *Bristol* отправить в район Пернамбуко для совместной работы с *Glasgow*. Однако, последнего выполнить не пришлось вследствие посылки в этот район крейсера из

эскадры адмирала Стоддарта. Французские же крейсера не прибыли, будучи отозваны на родину.

29 июля стало известно о приходе *Карлсруэ* в Гаванну и *Berwick* полным ходом бросился туда, но опоздал: *Карлсруэ* успел уйти в неизвестном направлении.

Как выяснилось впоследствии, 28 июля *Карлсруэ* пришел в Гаванну, рассчитывая погрузиться углем и следовать в Мексику, но командир, узнав об об'явлении Австрией войны Сербии, решил обождать сутки и на следующий день узнал о натянутых отношениях между державами Согласия и центральными. Считая, что британские и французские суда сосредоточены в Вера-Круц, он решил отставить поход в Мексику и ждать дальнейших событий поблизости от Гаванны. Утром 30 июля *Карлсруэ* вышел в море и, находясь в связи с береговой радио-станцией, получил «предупредительную» телеграмму. Он знал об отправке *Bristol*'я и ожидал что *Berwick* также будет идти за ним по пятам. Поэтому, получив 1 августа известие о приходе последнего в Гаванну, а также приказ о мобилизации, у него не оставалось сомнений о грядущих событиях.

Тем временем *Berwick*, не найдя *Карлсруэ*, погрузился углем и вышел в Флоридский канал, считая это место наиболее вероятным для встречи с противником.

К 3 августа Кёлеру стало известным об об'явлении войны Франции и России. Считая, что война с Англией последует через несколько часов, он решил перейти ближе к району торговых путей из Америки, где намеревался нанести свой первый удар. Пройдя некоторое время ложным курсом на запад, он повернул на восток на остров Crooked, где решил оставаться незамеченным вне всяких пароходных путей до развертывания событий.

О *Дрездене* в это время было известно только о выходе его 28 июля из Порто Пренса. Через несколько дней, когда война все более и более становилась неизбежной, опасения за Северо-Атлантические пути стали быстро возрастать. Помимо большого количества германских пароходов в Нью-Иорке и соседних с ним портах, не менее четырвадцати больших пароходов, подходящих, по нашим сведениям, для переделки в вспом. крейсера, находились в этих водах. Наша радио-станция на Ньюфаундленде сообщала о нахождении там *Дрездена* и *Карлсруэ*, то же самое сообщалось и из других центров.

*Essex* смог выйти из Бермуды в полночь с 2-го на 3-е августа, но *Lancaster* все еще не закончил ремонта и ад. Краддок, прибывший на Ямайку, получил приказание Адмиралтей-

ства отправить в воды Ньюфаундленда другой крейсер; *Bristol*, присоединившийся к адмиралу и не требовавшийся теперь для района Пернамбуко, был отправлен туда. Все это время *Berwick* крейсеровал в Флоридском канале получая указания о близости *Карлсруэ*. Сам *Berwick* не пользовался радио-телеграфом, пока не получил приказания перебить работу *Карлсруэ*, что и было им выполнено. Получив затем от одного из английских пароходов определенные сведения о немецком крейсере, он начал осмотр якорных стоянок близ плав. маяка Great Isaac при соединении канала Провидения с Флоридским каналом.

Днем адмиралом Краддоком было получено указание Адмиралтейства, что наиболее опасным районом его станции надо считать район Нью-Иорка и что нашим пароходным компаниям рекомендовано не выпускать пароходов в море до прибытия его крейсеров.

Вблизи указанного района находился лишь один крейсер *Essex* и адмирал на *Suffolk*'е сам поспешил на север.

Такова была обстановка когда в 7 ч. 30 м. 4 августа адмирал получил телеграмму об об'явлении войны.

Возможно, что германское правительство успело раньше послать свою телеграмму о войне, т. к. *Карлсруэ* уже днем имел возможность вскрыть запечатанный пакет с инструкциями. Он стоял в уединенной бухте в 400 милях к юго-востоку от места, в котором его искал *Berwick* и немедленно вышел в северном направлении. Приблизительно в это же самое время Краддок получил из Адмиралтейства определенные указания о нахождении *Дрездена* у Нью-Иорка; на самом же деле немецкий крейсер в этот момент проходил устье Амазонки, стремясь на юг на соединение с адмиралом Шпее.

Более верные сведения командующий эскадрой получил от командира *Berwick*'а, который проходя через канал Провидения принял радио *Карлсруэ*, вызывавшего пароход, считавшийся нами за *Фридрих-дер-Гроссе*, из Нью-Иорка, но который на самом деле был *Кронпринц Вильгельм*. Кап. 2 р. Кöлер сговаривался с ним относительно рандеву для оборудования его в вспом. крейсер. Считая возможным предоставить *Карлсруэ Berwick*'у, адмирал продолжал свой путь к северу, на Бермуду.

На следующее утро (6 августа), находясь на траверзе островов Watling, он вступил в радио-связь с *Bristol*, находившимся на пути к Ньюфаундленду в 400 милях впереди его. Телеграммы *Карлсруэ* все еще принимались; рандеву на-

значенное *Кронпринцу Вильгельму* оказалось на пути адм. Краддока. В 11 ч. утра в 120 милях, на северо-восток от островов Watling был усмотрен *Карлсруэ* грузящим уголь с *Кронпринца Вильгельма*, последнего вышедшего из Нью-Иорка немецкого парохода до об'явления войны.

Работы по вооружению *Кронпринца* только что кончились и хотя боевой запас был принят еще в минимальном количестве, суда немедленно разошлись.

*Кронпринц* бросился уходить на NNO, *Карлсруэ* на N. За последними адмирал пошел в погоню, вызывая *Bristol*, чтобы он шел на пересечку неприятелю и телеграфируя о том же и *Berwick*'у.

Последний, возвращаясь на Ямайку для погрузки угля, осматривал пролив Windward, *Bristol* же немедленно повернул на юг и полным ходом пошел к указанному месту.

Учитывая, что *Карлсруэ* имел перед *Suffolk*'ом один узел преимущества в ходе, адмирал знал, что ему предстоит долгая погоня, но надеялся на помощь *Bristol*'я. На случай, если неприятель попытается повернуть и ускользнуть через проход Caicos, адмирал назначил *Berwick*'у рандеву в 60-ти милях на северо-восток от о-ва Mariguana.

К ночи, несмотря на полнолуние, *Карлсруэ* ушел вперед настолько, что скрылся из виду, но вскоре был усмотрен *Bristol*'ем.

В 8 ч. 15 м. вечера он оказался прямо под луной на $3^1/_2$R справа по носу. *Карлсруэ*, идя на север, был в шести милях от нашего крейсера и не замечал его. *Bristol* повернул на 7R влево и приготовился открыть огонь правым бортом. Расстояние быстро уменьшалось и когда дошло до 35 кабельт. был сделан первый залп.

*Карлсруэ* немедленно начал отвечать и, быстро повернув к востоку, привел *Bristol* позади своего траверза; некоторое время оба крейсера шли параллельными курсами, освещенные луной. Преимущество в ходе *Карлсруэ* сказывалось, расстояние начало быстро увеличиваться и как только стало возможно он повернул влево, чтобы выйти *Bristol*'ю под нос. Последний повернул на NO, но через несколько минут *Карлсруэ* повернул на SO и скрылся в собственном дыму. К несчастию наш крейсер не мог развить полного хода и фактически *Карлсруэ* имел преимущество в ходе не на узел, а гораздо больше. Вскоре ход *Bristol*'я упал до 18 узлов и в 10 ч. 30 м. немецкий крейсер скрылся.

Однако, избежав погони, он еще не вполне избежал опасности.

Когда адм. Краддок три часа тому назад потерял *Карлсруэ* из виду, он пошел на восток, дабы отрезать его в случае, если *Bristol* заставит его повернуть на юг, и теперь находился лишь в двадцати милях к западу от места погони. Зная от *Bristol*'я курс противника, адмирал лег на SSO. В это время *Карлсруэ* не имел достаточно угля, чтобы дойти до о. Фомы, уменьшил ход до 12 узл. и пошел экономическим ходом в Порто-Рико, ближайший порт, в котором можно было спокойно пополнить запасы угля и воды.

Вначале курсы *Suffolk*'а и *Карлсруэ* мало отличались, но вскоре после 3 ч. д. адм. Краддок повернул на юго-восток, а с рассветом на восток, как раз на пересечку курса неприятеля. В это время кап. 2 р. Кöлер слышал радио наших судов, но изменить курса, из за недостатка угля, не мог и только слепой случай спас на этот раз немецкий крейсер, т. к. *Suffolk*, пересекая его курс, в 8 ч. утра прошел у него за кормой только-только вне видимости.

Разсчеты адмирала были правильны, но счастье оказалось не на его стороне.

Удачно избежав *Bristol*'я и *Suffolk*'а, *Карлсруэ* продолжал идти экономическим ходом в Порто-Рико, не встречая никаких судов, но вскоре услыхал *Berwick*'а, который шел на Ямайку грузиться углем. Получив радио адмирала, этот крейсер из прохода Windward немедленно повернул на NO. Хотя радио нашего крейсера слышалось все яснее и яснее, однако *Карлсруэ* не мог ни изменить курса, ни увеличить хода. К его счастью в тот момент, когда встреча казалось неизбежной, радио стало слышаться все слабее и слабее, так как *Berwick*, почти дойдя до пересечки курса неприятеля, повернул на запад для дальнейшего осмотра Багамских о-вов.

Снова случай помог немцам и 9 августа с рассветом *Карлсруэ* вошел в Порто-Рико, имея в угольных ямах 12 тонн угля.

Эта удача противника лишний раз подтвердила истину, что «с броней без хода» нельзя защитить торговлю.

Без хода можно только заставить противника уйти и искать другой район для действий, что в данном случае и случилось. *Карлсруэ* собирался броситься на главные торговые пути в Атлантике, но адмирал Краддок не допустил этого [1]).

Намерения кап. 2 р. Кöлера сводились к нападению на некоторые английские и французские порты Вест-Индии, по

---

[1]) *Aust. Die Kriegsfahrten S. M. S. Karlsruhe, p. 10.*

в Порто-Рико он не мог приобрести в достаточном количестве необходимый для этой операции уголь.

4 августа три угольщика вышли с о. Фомы и Newport News к нему на встречу, но в условленные рандеву он попасть не мог и принужден был искать уголь, где только мог. Наиболее подходящим местом был отдаленный голландский остров Curaçao. Выйдя ночью и пройдя трудным проходом Virgin, *Карлсруэ* прибыл в Curaçao с рассветом 12 августа.

Адмирал Краддок, не имея определенных заслуживающих доверия сведений о противнике, не мог считать северо-атлантические пути в безопасности и поспешил на Бермуду, захватив в пути германский нефтеналивной пароход *Леда*. В Бермуде он застал два французских крейсера и узнал, что французское правительство на второй день войны отменило приказ о возвращении крейсеров на родину, предоставив их в распоряжение командующего британской крейсерской эскадры. Последнее обстоятельство развязывало ему руки на юге. Теперь для наблюдения за Мексиканским заливом он мог послать *Condé*, назначив ему в качестве базы Ямайку, а для наблюдения за Караибским морем—*Descartes* с базированием его на Санта-Лючию. Относительно немецких пароходов имелись сведения, что п/х. *Фатерланд* и п/х. *Барбаросса* наготове к выходу из Нью-Иорка, а потому, не будучи уверен, что *Карлсруэ* не повернул обратно на север, он поспешил занять место *Bristol*'я у Нью-Иорка у Sandy Hook.

Неоходимость пребывания адм. Краддока на севере подтверждалась сведениями из Канады о появлении неприятельского крейсера в проливе Cabot, где держал дозор *Lancaster*, ушедший для погрузки угля.

Кроме того, имелись сведения об устройстве немцами базы на о-вах St. Pierre. Все это привело к тому, что местное судоходство замерло.

Действительная обстановка выяснилась к 13 августа, когда были получены определенные известия, что оба немецких крейсера находятся на юге. 12 августа п/х. *Drumcliffe* сообщил о том, что он был остановлен у устья Амазонки *Дрезденом*, а следующий день стало известным о прибытии в Curaçao *Карлсруэ*.

Убедившись, что за северные пути, хотя бы временно, можно быть спокойным, Краддок пошел в Галифакс принимать уголь и там встретил кр. *Good Hope*, высланный во время первых опасений за торговлю в качестве временной охраны путей. Вслед за ним пришли линейный корабль *Glory* и всп. крейсер *Carmania*.

В Галифаксе адмиралу был устроен восторженный прием, причем городское население приняло энергичное участие в работах по погрузке угля.

На севере наступило значительное успокоение в судоходстве. Ни один германский большой пароход не отваживался выйти, не считая *Кронпринца Вильгельма*, оставившего Нью-Иорк до об'явления войны.

Все внимание Адмиралтейства сосредоточилось на южном районе.

Запрошенный о возможности усилить охрану этого района, адмирал Краддок ответил согласием при условии, что *Good Hope* будет отдан в его распоряжение. Крейсер этот, подходящий по своему ходу для преследования немцев, вступил в кампанию очень недавно и представлял собою еще достаточно «сырой материал», но адмирал просил разрешения перенести флаг на него и идти на юг. Получив согласие Адмиралтейства, он ушел туда, поручив северный район командиру *Suffolk*'а, в распоряжении которого оставались крейсера *Essex*, *Lancaster*, всп. кр. *Carmania* и в качестве поддержки лин. кор. *Glory*.

Таким образом, к 14 августа, т. е. менее чем через десять дней по об'явлении войны, Адмиралтейство на запрос из Парижа смогло ответить: «Переход через Атлантический океан безопасен. Британское судоходство происходит нормально».

Положение дел, столь благоприятно создавшееся в самые первые дни войны, далеко не соответствовало тем опасениям, которые господствовали в мирное время. И если оно в значительной степени явилось результатом разумных и быстрых мер Адмиралтейства по распределению сравнительно малого количества крейсеров, то не в меньшей степени оно обязано выдержке и хладнокровию судовладельцев и купцов, не побоявшихся риска.

Вопрос, в какой мере торговый мир пойдет на этот риск, служил предметом больших опасений задолго до войны. Но судовладельцы не поддались панике и нормальный приток продовольствия не остановился. Поднявшаяся было «голодная паника» прекратилась в самом зародыше. За исключением некоторых районов, о которых Адмиралтейство выпускало особые предостережения, судоходство нигде не нарушалось.

Не малое затруднение представило сложное дело распределения прибывающих пароходов по портам.

Избегая портов Северного моря, торговые суда забивали западные и южные порта Англии, почему для урегулирова-

ния этого вопроса в Адмиралтействе была создана особая комиссия, которая на каждый день составляла схему, руководствуясь обстановкой на море, и давала указания судовладельцам, куда направлять для разгрузки тот или иной пароход. Комиссия работала в тесной связи с Адмиралтейством и с комитетом по делам судоходства и работа ее шла без всяких перебоев и гладко.

Без оказанной судовладельцами поддержки и без работы комитета дело продовольствия страны в первые дни войны неминуемо испытало бы большие потрясения, избежать которые не помогла бы никакая организация крейсерской службы.

---

## ГЛАВА III.

## Начало военных действий в Средиземном море.

Карты 3 и 4.

Только в Средиземном море, где находился отряд адм. Сушона в составе *Гебена* и *Бреслау*, мы допустили в первые дни войны ошибку, серьезность которой в начале не была даже понята.

Как упоминалось в одной из предыдущих глав, в день, когда адм. Мильн сосредоточил свой флот на Мальте, им было получено приказание отправить эскадру адм. Трубриджа с *Indefatigable*, *Indomitable*, *Gloucester* и восемью эск. миноносцами следить за *Гебеном* и наблюдать за входом в Адриатику. *Dublin* ушел в Бизерту для установления связи с французским адмиралом, а *Chatam*'у было приказано обследовать Мессинский залив. 1 августа около 1 ч. дня Адмиралтейство в дополнение предыдущих распоряжений раз'яснило, что главная задача заключается в неотступном наблюдении за *Гебеном*, и одновременно подтвердило необходимость также наблюдения и за Адриатикой. Адмирал Мильн, не считая последнюю директиву отменяющей предыдущие распоряжения лично ему оставаться на Мальте, остался на якоре, предоставив дело наблюдения за *Гебеном* адм. Трубриджу.

Местонахождение неприятеля все-еще не было известно, но слухи указывали на прибытие германских крейсеров в Мессину для погрузки угля. Однако, *Chatham*, заглянувший в Мессинский пролив в 8 ч. вечера, их там не обнаружил.

Получив одновременно сведение о прибытии на Майорку немецкого угольщика, адм. Мильн пришел к заключению, что неприятельские крейсера ушли в западном направлении и, считая, что согласно первой директивы основная его задача сводится к занятию положения, прикрывающего движения французских транспортов, приказал адм. Трубриджу послать *Gloucester* с восемью миноносцами следить за Адриатикой, а самому с остальными судами следовать на запад вдоль южного побережья Сицилии.

Таким распределением флота он как нельзя лучше выполнял полученную инструкцию следить за Адриатикой и за немецкими крейсерами, без опасения быть втянутым в бой с превосходными силами, и в то же время имея возможность прикрывать французские операции по перевозке войск из Алжира.

В это время в Адмиралтействе, быть может, под влиянием недостаточной обеспеченности торговых путей, возникло опасение, что намерения *Гебена* сводятся к прорыву в Атлантический океан. Поэтому было приказано установить дозор в Гибралтаре и Мильн занял позицию в проливе Мальта, приказав Трубриджу повернуть обратно с его эскадрой и идти ко входу в Адриатику, а линейные крейсера послать в рандеву в двадцати милях к северо-востоку от Валетты, где он к ним присоединится. Между тем, в Адмиралтействе опасения возможного прорыва *Гебена* в Атлантику возрастали и в 8 ч. 30 в. Мильн получил приказание послать полным ходом два линейных крейсера в Гибралтар для преграждения немцам возможности выйти из Средиземного моря.

В 4 часа дня французский флот вышел из Тулона и в течение 16-ти часов шел 12-ти узловым ходом к берегам Алжира. Конечно, он и сам мог не допустить выхода *Гебена* и *Бреслау*, но мы своего ультиматума еще не посылали и связь между нашим Адмиралтейством и французским морским министерством еще не была установлена. О выходе французского флота адм. Мильн узнал лишь в полдень 4 августа после прихода *Dublin*'а в Бизерту. Адмиралтейство узнало об этом немного раньше, поздно ночью 3 августа, через министерство иностранных дел. О том, что перевозка войск ввиду присутствия немецких крейсеров начнется не сразу, из Парижа сообщили только поздно ночью на следующий день.

В соответствии с этими сообщениями адм. Мильн отдал следующие распоряжения: *Chatham*, осмотревший северный берег Сицилии, был отозван, сам адмирал остался в канале

Мальта с *Weymouht*'ом, *Hussar*'ом и тремя эск. миноносцами, два линейных крейсера под начальством к-ра *Indomitable*'я продолжали следовать на Запад.

Между тем, адм. Сушон, вышедший из Мессинского пролива впереди *Chatham*'а курсом на запад, шел не в Гибралтар; его намерением было нанести удар по транспортам, грузивших восточную дивизию 19-го армейского корпуса [1]) в Bona и Philippeville. О своем конечном назначении Сушон еще ничего не знал, но ежечасно ждал инструкции по этому вопросу. Около 6 час. вечера он узнал об об'явлении войны, а три часа спустя у южного берега Сардинии крейсера раз'единились: *Гебен* пошел в Philippeville, *Бреслау* в Bona.

В полночь им было получено приказание идти в Константинополь, чего Сушон, повидимому, совершенно не ожидал [2]).

Надо полагать, что в течение 3 августа в Берлине было достигнуто соглашение, по которому немецким крейсерам разрешалось войти в Дарданеллы. Много времени спустя выяснилось, что герм. император сообщил греческому посланнику о союзе, заключенном между Турцией и Германией, и что немецкие суда присоединятся к турецкому флоту для совместных с ним действий [3]). Такое заявление кайзера было несколько преждевременно, потому что, как показали события, если союз и был заключен, то лишь с лидерами младотурецкой партии, но не с правительством Турции.

Хотя инструкции, полученные немецким адмиралом, были помечены словом «экстренно», это не помешало ему выполнить намеченный им набег. 4 августа на рассвете оба французские порта подверглись кратковременной бомбардировке, не причинившей существенного вреда, тем более, что посадка войск еще в это время не начиналась.

По плану французского штаба транспорты должны были следовать самостоятельно без конвоя, под прикрытием всего флота, оперирующего на востоке; но, когда 2 августа получились сведения о нахождении *Гебена* по близости от Бизерты, адмирал Лаперейр уведомил морского министра, что он вынужден формировать конвой [4]).

Выпустив по Philippeville пятнадцать залпов, Сушон пошел на соединение с *Бреслау*. Он предполагал сначала пройти на запад, показав вид, что собирается оставить Средиземное море, а затем, соединившись с *Бреслау*, повернуть на восток.

---

[1]) Stettiner Abendspost, июнь 1915 год.

[2]) Ludwig. Die Fahrten der *Goeben* und der *Breslau*. p. 33.

[3]) Греческая Белая книга 1917 года.

[4]) Адм. Bienaimé, газ. La Libre Parole, март 1918 г.

Так ли было на самом деле, или он собирался прямо идти в Константинополь?—осталось невыясненным, но на вероятность второго предположения указывает высылка для него угольщика к мысу Матапан.

Из предосторожности курс *Гебена* на Левант был проложен в обход обычных торговых путей, но на этот раз неудачно, так как привел его к встрече с нашими линейными крейсерами.

Около 10 ч. 30 м. утра 4 августа в 50-ти милях к западу от о-ва Galita с *Indomitable*'я заметили оба идущие на восток крейсера. *Гебен* немедленно повернул влево. Капитан Кенеди изменил курс вправо, чтобы сблизиться, но *Гебен* снова положил руля и суда разошлись контр-курсами в расстоянии 40 каб. Башни стояли повернутыми по диаметральной плоскости, но салюта не производили. Разойдясь, Кеннеди повернул, описав большую циркуляцию и пошел за *Гебеном*, держа его между своими судами на крамболах. *Бреслау* сразу же бросился на север и вскоре скрылся, при чем после полдня были слышны его вызовы радио-станции в Cagliari.

К тому времени, когда Адмиралтейство узнало о местонахождении *Гебена*, решение о посылке ультиматума Германии было принято. За два часа до посылки ультиматума Адмиралтейство настаивало на разрешении открыть по *Гебену* огонь, если он нападет на французские транспорты. Известие о бомбардировке Bona уже пришло и разрешение было дано. Телеграмма об этом была немедленно послана адм. Мильну, но достигла его лишь в 5 ч. вечера. В 2 ч. 5 м., ему сообщили об отправке Германии ультиматума, срок которого истекал в полночь, с запрещением нападения на *Гебена* до истечения этого срока. Однако, в тот момент эти телеграммы не могли изменить положения.

Еще до получения разрешения вступать с *Гебеном* в бой, выяснилось его значительное преимущество в ходе. После пребывания в доке в Пола и переборки механизмов он давал на два узла больше, чем на пробных испытаниях, тогда как наши крейсера, давно не имея дока и оставаясь без переборки механизмов, не давали даже положенного числа узлов. Кап. 1 р. Кеннеди приказал продолжать погоню *Indefatigabl*'ю и присоединившемуся из Бизерты *Dublin*'у. Однако, *Гебен*, по мере истечения срока ультиматума, уходил вперед и, наконец, остался в видимости только одного *Dublin*'а. Вскоре и *Dublin* потерял его из виду, но в 5 ч. вечера снова обнаружил на этот раз вместе с *Бреслау*. Командир *Dublin*'а запро-

сил о разрешении открыть огонь по *Бреслау*, но получил отказ с приказанием продолжать погоню. Намерения Кеннеди сводились к тому, чтобы, не показываясь в виду берегов Сицилии, ночью установить дозор, на случай если неприятель повернет обратно, и к 4 ч. утра подойти к Мессине. Однако на это разрешение получено не было ввиду появления нового политического фактора, который не мог не быть принятым во внимание. В 7 ч. вечера, когда Кеннеди располагал свои суда для закрытия северного прохода из Мессинского пролива, адм. Мильн получил сообщение Адмиралтейства об об'явлении Италией нейтралитета в соответствии, с условиями которого судам воюющих стран запрещалось подходить к берегам Италии ближе шести миль. Нейтралитет, казалось, закрывал доступ в Мессину обоим сторонам и во всяком случае заставлял думать, что Сушон пойдет на запад. Под этим впечатлением адм. Мильн и сделал свои распоряжения: два линейных крейсера вместо следования в Мессину получили приказание повернуть на запад и идти малым ходом, т. к. они имели мало угля и адмирал предполагал, что они погрузят его в Бизерте.

*Dublin*'у предписывалось продолжать погоню, но он скоро отстал и в 10 ч. вечера, находясь у мыса San Vito, повернул на запад, получив приказание утром присоединиться к *Indomitable*'ю. Командующий флотом держался у Валетты, имея крейсера *Chatham* и *Weymouth* по обоим сторонам о. Pantellaria. Адмирал Трубридж держал дозор между Кефалонией и мысом Колонь крейсерами своей эскадры и *Gloucester*'ом, миноносцы же были посланы в предвидении неизбежности войны адм. Мильном на Мальту грузиться углем.

Телеграмма о пред'явлении ультиматума, посланная в 2 ч. дня, достигла адм. Мильна только в 7 ч. вечера. Полтора часа спустя он отдал новый приказ, в котором доминирующую роль играла первоначально полученная им директива о прикрытии операции французов по перевозке войск; миноносцы получили распоряжение повернуть к греческому берегу, куда уголь должен был быть им доставлен, но доставка которого задержалась.

Адм. Трубриджу предписывалось отправить *Gloucester* для наблюдения за южным входом в Мессинский пролив, оставаясь со своей эскадрой наготове там, где он находился, и не ввязываясь в серьезный бой в случае появления превосходных сил. Затем в 12 ч. 8 м. ночи (5 августа) флагманский крейсер пошел на запад на соединение с двумя другими лин. крейсерами, а также с *Chatham*'ом и *Weymouth*'ом. «Первейшей моей заботой»—доносил рапортом адм. Мильн

«была защита французских транспортов от германских крейсеров. Я знал, что они имеют преимущество в ходе перед нашими лин. крейсерами не менее трех узлов и потому был вынужден занять позицию, с которой можно было отрезать *Гебена* в случае, если он бросится на запад».

Не малым упущением было оставление со стороны Мессины открытого пути для нападения, но произведенное развертывание флота вполне отвечало первоначально полученной директиве—прикрывать перевозку французских войск. Эта директива не отменялась последующими распоряжениями, полученными адм. Мильном, хотя надобность в охране и миновала.

В 4 ч. дня 3 августа, несколько часов спустя по получении известий о заходе *Гебена* в Мессину, адмирал Лапейрер вышел в море, имея приказание всем флотом искать неприятеля и прикрывать перевозку войск в соответствии с планом войны, составленным Генеральным Штабом.

Однако, французскому главнокомандующему обстановка представлялась ненадежной, и он не считал для себя возможным придерживаться этого плана. Германия войны еще не об'являла, намерения Италии оставались невыясненными, вступление в войну Великобритании также не было обеспечено. Под давлением этих соображений Лаперейр решил не придерживаться плана М. Ген. Штаба и действовать по собственному усмотрению, сформировав конвои. Для этой цели он разделил флот на три группы. В первую—вице-адмирала Шошпра, вошли шесть линейных кораблей 1-й линейной эскадры: *Diderot* (флаг), *Danton*, *Vergniaud*, *Voltaire*, *Mirabeau* и *Condorcet* с 1-ой дивизией брон. крейсеров: *Jules Michelet* (флаг к.-адм. де-Сюньи), *Ernest Renan* и *Edgar Quinet* и двенадцать эскадр. миноносцев. Эта группа должна была следовать в Philippeville. Вторую группу составляли дредноут *Courbet* (флаг главноком.) и 2-я линейн. эскадра—*Patrie* (флаг вице-адм. Ле-Бри), *Republique*, *Démocratie*, *Justice* и *Vérité* с 2-ой дивизией брон. крейсеров—*Léon Gambetta* (флаг контр-адм. Сенэ), *Victor Hugo*, *Jules Ferry* и двенадцать эск. миноносцев. Вторая группа предназначалась для охраны Алжира. В третью группу, отправленную в Оран, вошли более старые лин. корабли под флагом контр-адм. Гепратта—*Suffren*, *Gaulois*, *Bouvet* и *Jauréguiberry*. Флот должен был следовать соединенно до меридиана Балеарских о-вов, откуда отряды расходились [1]) по назначению.

---

[1]) Vedel: «Nos marines à la guerre», стр. 34.

К Балеарским островам флот подошел утром 4 августа после почти суточного перехода и здесь получил сведения о бомбардировке Bona и Philippeville, которая заставила адмирала переменить свой план. О нейтралитете Италии он знал и потому мог бы приступить к поискам немецких крейсеров, но, с другой стороны, не имея полной уверенности в содействии Великобритании, он опасался оставить неприкрытыми транспорты. Сообщение о прибытии на Балеарские о-ва угольщика для *Гебена* подтверждало предположение, что немецкие крейсера будут стараться уйти из Средиземного моря и по пути в Гибралтар произведут нападение на берега Алжира. Ввиду этого, вместо посылки первой группы в Philippeville, адм. Лапейрер приказал ей следовать совместно со второй полным ходом к мысу Matifou, к востоку от Алжира, где и оставаться до утра 5 августа.

Таким образом, мы видим, что адм. Мильну не было причин беспокоиться о западной части Средиземного моря, иначе говоря,—о французских транспортах, если бы он имел какие-либо сведения о движениях французского флота. Поэтому, получив извещение о начале военных действий против Германии и не имея никаких указаний об изменении первоначальной директивы, Мильн не изменил произведенного развертывания флота. Закончив сосредоточение по западную сторону Сицилии, он отправил *Indomitable* грузиться углем в Бизерту, а *Dublin* на Мальту, сам с *Inflexible*, *Indefatigable*, *Weymouth*, *Chatham*'ом и одним дивизионом миноносцев пошел в дозор между Сардинией и африканским берегом, удерживаясь на меридиане 10° Ost, т. е. к северу от Бизерты.

В это время наш посол в Риме сэр Реннель Родд спешил дать знать о прибытии неприятеля в Мессину, но телеграмма его, вероятно, из-за загруженности линии, пришла в Лондон только в 6 ч. вечера.

Хотя немцы свободно пользовались итальянским радиотелеграфом, телеграммы нашего консула в Мессине не достигли *Gloucester*'а, сторожившего южный вход в пролив. Командир *Gloucester*'а телеграфировал, что, судя по силе принимаемых им немецких радио, *Гебен* должен быть в Мессине. На самом деле так и было, и *Гебен* грузился углем с поджидавшего его п/х. *Генерал*. Тем не менее, адм. Мильн никаких перемен в расположении своих судов не сделал.

Последнее сообщение Адмиралтейства гласило, что, хотя Австрия и не находится в войне с Францией или Великобританией, но следует продолжать наблюдение за Адриатикой, дабы не допустить выхода австрийцев и проникновения

туда немцев. Для этой цели адмирал Трубридж крейсеровал между мысом Colonne и Кефалонией. *Гебена* он считал сильнее себя днем и, сообразно с полученной инструкцией, предполагал уклониться от дневного с ним боя, но ночью считал себя сильнее, и поэтому днем 5 августа пошел в направлении к мысу Colonne. Около 10 ч. вечера, не обнаружив неприятеля и считая желательным не встречаться с итальянскими миноносцами, охранявшими нейтральную зону, он повернул и пошел к месту своей дневной позиции у Кефалонии. Полагая, что французы охраняют западную часть Средиземного моря, он сильно рассчитывал на возвращение к нему двух линейных крейсеров, рассматривая первоначальное назначение их в состав его эскадры, как предварительные шаги по передаче ему командования всем флотом. Такое убеждение создалось у Трубриджа под влиянием прежнего соглашения с Францией, по которому главнокомандующим в Средиземном море назначался французский адмирал, а, следовательно, адмирал Мильн, как старший в чине, должен был быть отозван.

Сам же адм. Мильн придерживался совершенно другого взгляда и, все еще руководствуясь первоначальной директивой, в 7 ч. утра 6 августа начал поиск к востоку, рассчитывая к 6 ч. вечера быть в долготе мыса San Vito, северозападной оконечности Сицилии, «к каковому времени,—об'яснял он впоследствии,—*Гебен* был бы замечен при выходе из Мессины, где, как он думал, последний грузился углем.

*Indomitable* с погрузкой угля в Бизерте сильно задержался и только в 7 час. вечера был готов к походу, после чего получил дальнейшие инструкции.

В 11 ч. утра на запрос адм. Мильна командир *Indomitable*'я ответил, что французские транспорты начали выходить, последние же сведения об адмирале Лапейрер имелись из Алжира.

Он распределил суда своего флота не по принципу нашего «прикрывающего» плана, а создал конвойные отряды, благодаря чему рассчитывать на французов ранее 10 августа не приходилось.

На самом же деле Лапейрер уже оставил Алжир, так как 5 августа, не видя немцев, он прекратил дозор у мыса Matifou и на флагманском корабле с двумя кораблями 2-ой линейной эскадры пошел на осмотр Балеарских островов, оставив остальные суда для выполнения програмы конвоев [1])

---

[1]) Vedel: «Nos marines à la guerre», стр. 37.

и отправив отряд из четырех броненосных и трех легких крейсеров в Philippeville.

Относительно последней эскадры *Indomitable* доносил о выходе ее из Philippeville в 8 ч. утра в Аяччио на Корсику.

Полученные сведения не отличались точностью и поэтому не изменили решения Мильна охранять северный выход из Мессинского пролива.

*Indomitable* получил приказание присоединиться к адмиралу в тридцати пяти милях к западу от Milazzo.

Таким образом, Мильн собрал вместе все силы для предотвращения прорыва *Гебена* ночью. Если бы немцам удалось обмануть бдительность наших судов, адмирал предполагал гнаться за ним через пролив Bonifacio.

Вышеизложенные распоряжения об'яснялись опасением, что немцы не оставили намерения напасть на французские транспорты, и пока это опасение существовало, адмирал не мог не считаться с инструкциями, предусматривающими их охрану.

Теперь нам известна ошибочность этих опасений; адм. Сушон не имел подобных намерений и, судя по всем данным, известным теперь, считал себя пойманным в мышеловку. Он считал, что французские крейсера сторожат его на севере, а главные силы британского флота держатся в Отрантском проливе, имея разведчиков в Мессинском проливе.

Срочное приказание из Берлина пытаться пройти в Дарданеллы не было отменено и представлялось настолько сомнительным предприятием, что большинство офицеров написали завещания.

Несмотря на зловещее положение дел на Ближнем Востоке, наши предположения не предусматривали возможности прорыва *Гебена* в этом направлении и последнее никому не приходило в голову.

Отношения с Турцией были очень натянуты из-за реквизиции, за день до об'явления войны, двух дредноутов, строившихся для нее в Англии. Мы знали о мобилизации Турции, знали о работе германской военной миссии, но также знали и о минировании Дарданелл.

Адмирал Мильн знал только о минировании и, конечно, это обстоятельство он мог учитывать не иначе, как запрещение входа для всех воюющих судов в одинаковой степени. Никто в эти дни еще не думал о намерении Германии втянуть в войну и Турцию.

Все это оставалось покрытым мраком неизвестности, но Мильн, чувствуя себя обязанным смотреть на *Гебена*, как «на об'ект своих действий», отдал последнее распоряжение для противодействия его прорыву на север.

Не успел он их закончить, как командир *Gloucester*'а, находясь у Taormina, телеграфировал о выходе неприятеля на юг.

Адм. Сушон намеревался пройти этим курсом до наступления темноты с целью создать впечатление об его намерении идти на соединение с австрийцами в Полу, что, вероятно, предусматривалось планом войны до выступления Великобритании, т. к. туда был доставлен комплект боевого запаса.

Согласно приказа о прорыве в Дарданеллы, *Гебену* предписывалось выйти в 5 ч. утра и следовать 17-ти узловым ходом, *Бреслау* держаться в 5-ти милях сзади и с наступлением темноты приблизиться. Пароход *Генерал* должен был выйти двумя часами позже и, придерживаясь побережья Сицилии, идти южным курсом на остров Santorin, самый южный в Архипелаге. [1])

Крейсера, пройдя ложным курсом до наступления темноты, должны были затем повернуть на мыс Матапан, где их ждал угольщик. Поэтому, следуя этому плану, адм. Сушон, заметив *Gloucester*'а, повернул влево с рассчетом держаться у берега Калабрии вне шестимильной полосы.

Адмирал Мильн, получив телеграмму о *Гебене*, находился в тридцати пяти милях к северу от Marittimo, следуя на восток к месту рандеву к северу от Сицилии. Имея запрещение проходить Мессинским проливом, он немедленно повернул обратно. Считая, что адм. Трубридж со своей эскадрой, восемью миноносцами и с *Dublin*'ом и с его двумя другими миноносцами, спешившими к нему с Мальты, достаточно силен, чтобы преградить путь в Адриатику, Мильн все еще допускал возможность ухода немцев обратно на запад вдоль южного берега Сицилии.

Полтора часа спустя из Адмиралтейства была послана телеграмма с приказанием гнаться через пролив, но, к несчастью, она получилась в полночь, т. е. слишком поздно.

Все это время *Gloucester* неотступно держался вблизи неприятельских крейсеров, донося об их курсе, но давалось ему это нелегко. В 7 ч. 30 м. находясь у них на траверзе, но мористее, он, на фоне берега, при наступающей темноте,

---

[1]) Ludwig: «Die Fahrten der *Goeben* und *Breslau*».

начал терять их из виду и, чтобы занять более удобное для наблюдения положение и иметь неприятеля освещенным луной, решил зайти между берегом и крейсерами. Не задумываясь, кап. 2 р. Келли положил руля и пошел прямо на *Гебена*, ясно сознавая, что одно удачное попадание и крейсер его разлетится на части, и вышел на его левый крамбол. Так он держался, пока *Бреслау* не пошел на него и не прижал к берегу, вынудив *Gloucester*'а привести к нему за корму. Затем *Бреслау* пересек ему курс как бы с намерением вступить в бой, *Gloucester* также повернул и они разошлись правыми бортами в расстоянии 20 кабельтов.

Считая своей обязанностью следовать за *Гебеном*, командир *Gloucester*'а не открыл огня и *Бреслау* скрылся на OSO, повидимому, с целью разведки.

Преследование продолжалось до 10 ч. 45 м. в., когда у мыса Rizzuto *Гебен* повернул на SO 60° и начал перебивать радио *Gloucester*'а. Надо думать, что к этому моменту *Бреслау* сообщил об отсутствии неприятеля.

Пока шли описанные события, ад. Трубридж находился у греческого побережья. Когда *Гебен* вышел из Мессинского пролива, он с крейсерами *Defence*, *Warrior*, *Duke of Edinburgh* и *Black Prince* держал дозор у Кефалонии, высматривая немецкий угольщик. Миноносцы почти что с пустыми угольными ямами были в Santa Maura.

Как уже указывалось ранее, план действий сводился к ночному бою, но адм. Мильн приказал ночью предоставить дело миноносцам.

Узнав о выходе неприятеля, он немедленно пошел на NNO к Santa-Maura, думая, что, быть может, неприятель намеревается напасть на его базу с тыла и приказал миноносцам к полночи укрыться в бухте Vasilico и быть на готове. Получив затем известие о движении *Гебена* в Адриатику, он повернул на острова Fano (к северу от Корфу), где в рассчете на навигационные условия, полагал возможным принудить неприятеля принять бой на выгодной для себя дистанции.

Даже после донесения кап. Келли о перемене *Гебеном* курса, Трубридж счел это за уловку и только в полночь, когда, несмотря на все старания немцев перебить телеграфирование *Gloucester*'а, последний сообщил, что неприятель продолжает держаться на SO, он понял свою ошибку и пришел к заключению, что адм. Сушон идет в восточную часть Средиземного моря, имея целью или операции против нашей торговли, или же собираясь повторить в Порт-Саиде и Александрии бомбардировку алжирских портов. Повернув на юг,

он вызвал свои миноносцы и телеграфировал кап. 2 р. Дж. Келли, командиру *Dublin*'а, шедшему с Мальты с двумя миноносцами, приказание принять участие в погоне [1]).

*Dublin* уже получил такое же приказание от адм. Мильна, который, как только выяснилось, что Сушон идет на восток, пошел в Мальту за углем, чтобы иметь возможность следовать за погоней.

Следуя указаниям командира *Gloucester*'а, Дж. Келли с двумя миноносцами полным ходом поспешил по направлению к неприятелю и в час ночи заметил дым. Луна светила ослепительно и Дж. Келли начал маневрировать с целью занять положение удобное для атаки, но получил сообщение с *Gloucester*'а, что корабль, за которым он гонится, не *Гебен*, а *Бреслау*, и что *Гебен*, повидимому, находится между ним и *Gloucester*'ом.

Повернув с рассчетом не быть освещенным луной и чтобы атаковать *Гебена* с носу, командиру *Dublin*'а пришлось разочароваться—*Гебена* нигде не было видно. Возможно, что предупрежденный *Бреслау* он повернул, избегая опасности, но возможно, что произошла ошибка во времени при приеме радио *Gloucester*'а. Как бы то ни было, но не оставалось ничего другого как идти в рандеву на о-ва Fano.

Одновременно (3 ч. 50 м. утра) адмирал Трубридж, находясь на траверзе Zante, также прекратил погоню. Приказаний оставить свою позицию и идти на поддержку *Gloucester*'а он не получил. Если бы ему удалось встретиться с *Гебеном*, вступать с ним в бой он предполагал лишь до 6 ч. утра, т. к. только в темноте он мог надеяться сблизиться с неприятелем на дистанцию, гарантирующую ему некоторый успех. Убедившись в невозможности этого, он считал своим долгом не рисковать эскадрой против неприятеля сильнее его в артиллерии и обладающего преимуществом в ходе.

Уменьшив ход, он продолжал идти прежним ходом, поджидая присылки двух линейных крейсеров, бывших ранее в его распоряжении. Но таковые ему присланы не были и в 10 ч. утра 7-го августа, когда *Гебен* прошел впереди его, он вышел в Zante, собираясь затем возобновить наблюдение за Адриатикой.

В то время как Трубридж входил в порт, главнокомандующий средним ходом приближался к Мальте. Ночью он

---

[1]) Кап. 2 р. Д. Келли, узнав о месте *Гебена* и рассчитывая, что его два миноносца поспеют к утру следующего дня перехватить неприятеля, просил разрешения атаковать его днем, но ему было приказано исполнять приказание Трубриджа.

получил от французского главнокомандующего предложение послать в дозор эскадру для наблюдения за проходом между Сицилией и Африкой[1]). Такое предложение избавляло его от опасений за этот район и он, увеличив ход до 15-ти узлов, пошел на восток. За ним, догоняя 21 узловым ходом, шел *Indomitable*. Соединившись с ним на Мальте, адмирал Мильн, не послал *Indomitable* вперед, а оставил его ожидать окончания погрузки двух других линейных крейсеров.

*Gloucester* был оставлен продолжать погоню в одиночестве. Положение его было таково, что в 5 ч. 30 м. адмирал Мильн телеграфировал, чтобы он отходил, но кап. Келли считая эту телеграмму не за приказание, а только за разрешение, продолжал подобно борзой держаться за неприятелем, не взирая на все старания последнего его отогнать. В 10 ч. 30 м. утра к *Гебену* присоединился *Бреслау*, который начал маневрировать, пересекая *Glocester*'у курс, делая вид, что сбрасывает мины, но на Келли это впечатления не произвело, он смело продолжал держаться на курсе. У залива Kalamata *Бреслау* начал отставать, стараясь этим способом оттянуть его от *Гебена*.

К 1 часу ночи стало очевидной необходимость на что-либо решиться, чтобы не потерять из виду *Гебена*. Вступив в бой с *Бреслау*, можно было или принудить его приблизиться под защиту *Гебена*, или же заставить последнего подойти для помощи к *Бреслау*.

В 1 ч. 35 м. ночи *Gloucester* открыл огонь из носового 6" орудия с 57 кабельтов.

*Бреслау*, находившийся на 2 R слева по носу и имея в угле обстрела орудия правого борта, отвечал. Тогда Келли увеличил ход до полного и, уменьшив расстояние до 50 кабельдов, повернул на 10 R влево и привел неприятеля на правый крамбол. Как только противники стали бортами, *Гебен*, как и ожидал к-р *Gloucester*'а повернул на 16 R и открыл огонь большими недолетами. Келли, считая свою цель достигнутой, в 1 ч. 50 м. прекратил огонь и окончил бой, совершенно правильно считая своей обязанностью сохранить крейсер для выполнения главнейшей задачи, т. е. преследования по пятам *Гебена*.

Как только немецкий крейсер повернул на прежний курс, Келли сообщил о том главнокомандующему и продолжал преследование.

---

[1]) Крейсера: *Bruix*, *Latouche-Tréville*, *Amiral Charner* и *Jurien de la Gravière*.

Адмирал Мильн, грузивший еще уголь, не мог выйти с Мальты и очень тревожился за *Gloucester*. Зная, что у него угля остается немного, он приказал Келли не продолжать преследование дальше мыса Matapan'а и затем идти на присоединение к Трубриджу.

Никакого крейсера на замену *Gloucester*'а послано не было.

К 4 ч. 40 м. дня, придя в указанный пункт, *Gloucester* повернул обратно, в последний раз сообщив о движении *Гебена* и *Бреслау*, уходивших на восток через канал Cervi.

Поведение к-ра *Gloucester*'а было оценено как «образцовое». Ему был пожалован орден Бани и выражена благодарность Адмиралтейства в самых лестных выражениях.

Действия кап. Келли явились единственным светлым пятном на темном фоне этого печального эпизода в целом. Обстоятельства, столь благоприятные при начале военных действий, сулившие полный успех, привели к весьма грустному концу. Об'яснения главнокомандующего, данные им Адмиралтейству по возвращении в Англию, были признаны заслуживающими уважение.

Принимая во внимание данную адм. Мильну директиву об охране французских транспортов, а затем приказание соблюдать нейтралитет Италии, нельзя было сваливать всю ответственность на плечи главнокомандующего. Сведения о быстро менявшейся обстановке иногда не достигали адмирала вовсе или приходили слишком поздно. Но самой главной причиной было то, что первоначальная директива не была отменена, после того как стало известным о действиях Тулонского флота.

Действия адмирала Трубриджа подверглись расследованию следственной комиссии, в результате чего он был предан суду за то, как гласил обвинительный акт, что «по небрежению, или по ошибке прекратил 7 августа 1914 года погоню за уходившим неприятелем».

Однако, суд оправдал действия Трубриджа, не найдя в них состава преступления, т. к. действия эти соответствовали полученными инструкциями. Суд согласился с мнением адмирала, что силы противника в дневном бою превосходили силы вверенной ему эскадры, а также нашел, что, продолжая погоню, адмирал может быть и принудил бы *Гебена* к бою, но он не имел бы оправданий в оставлении без приказания назначенной ему позиции.

Все же случай с уходом *Гебена* остается тенью в нашей морской истории. Не следует забывать, что и Нельсон в 1805 году, озабоченный утверждением своего господства в Сицилии и в восточной части Средиземного моря, выпустил

Вильнева на запад точно так же, как Сушон был выпущен на восток.

Неудача с *Гебеном* усугублялась еще одним обстоятельством, зная о котором своевременно, мы могли бы исправить причиненный вред: германо-турецкий союз испытывал трения.

Едва адм. Сушон избавился от *Gloucester*'а и вошел в Эгейское море, как получил из Берлина приказание не входить сразу в Дарданеллы, т. к. Турция чинила затруднения в выдаче разрешения, а войти предварительно в связь с германским стационером *Лорелей.* Рискуя показать свое место, Сушон вызвал п/х. *Генерал* и приказал ему следовать вместо Santorini в Смирну, намереваясь использовать радиотелеграф угольщика для связи с *Лорелеей.*

Другого угольщика он встретил в условленном рандеву, и, поставив его на якорь в укромной бухте, начал малым ходом крейсеровать среди островов. В течение 8 августа он встретился с двумя французскими пароходами, вышедшими из Босфора с большим количеством запасных, но они держались в греческих территориальных водах и были вне его досягаемости. Не получая дальнейших инструкций, ад. Сушон днем послал *Бреслау* привести угольщика на о. Denusa и здесь в течение ночи крейсера приняли уголь.

Тем временем адм. Мильн возобновил погоню, оставив Мальту лишь в полночь (7—8 авг.) и, руководствуясь поступившими ошибочными сведениями, шел очень медленно, пройдя к 2 час. 30 мин. ночи лишь пол пути до м. Matapan. Здесь судьба снова ввела его заблуждение: им была получена из Адмиралтейства отправленная по ошибке телеграмма о начале военных действий против Австрии.

Не имея уверенности, что *Гебен* не собирается действовать против Александрии, Порт-Саида или нашей торговли и считаясь с сообщением французского адмирала о невозможности для него начать совместные действия ранее 10 августа, Мильн не видел другого решения, как повернуть на обратный курс и произвести новую дислокацию сил. Заняв позицию в 100 милях к юго-западу от Кефалонии с целью не дать австрийцам возможности отрезать себя от базы, он приказал Трубриджу присоединиться. *Gloucester*'у с миноносцами предписывалось то же самое. *Dublin* и *Weymouth* оставлялись для наблюдения за Адриатикой. Несколько позже, 8 августа днем, пришла телеграмма с указанием ошибочности тревоги, но с предупреждением, что отношения с Австрией—критические. Ввиду этого Мильн продолжал выполнять сосредоточение флота до полдня 9 августа. Вслед за этим новая теле-

грамма Адмиралтейства определенно раз'яснила, что мы еще не находимся в войне с Австрией и приказывала возобновить погоню за *Гебеном*. С получением последней телеграммы ад. Мильн оставил Трубриджа для наблюдения за Адриатикой, а сам с тремя линейными крейсерами пошел на юго-восток, взяв с собою *Weymouth* и приказав *Dublin*'у и *Chatham*'у следовать за собой.

Таким образом, Трубридж оставался в изолированном положении, но Адмиралтейство предложило французам пользоваться Мальтой в качестве базы, и потому ждать их присоединения оставалось не долго. Дабы дать время *Chatham*'у и *Dublin*'у присоединиться, адм. Мильн шел вдоль греческого побережья только 10-ти узловым ходом и вошел в Эгейское море в 3 ч. дня 10 августа, т.-е. через шестьдесят часов после прохода *Гебеном* канала Cervi, все еще не имея о нем никаких сведений как в отношении местонахождения, так и его намерений.

В действительности ад. Сушон все еще стоял в Denusa, ожидая известий о получении разрешения на вход в Дарданеллы и, не получая их до 9 августа, он приказал п/х. *Генерал* идти туда.

Время шло, но разрешение не приходило. В 9 ч. вечера *Гебен* начал принимать британские радио, которые слышались все яснее и яснее.

Положение становилось слишком опасным и Сушон решил, не дожидаясь разрешения, идти в пролив и в случае отказа форсировать его.

Закончив погрузку в 5 ч. дня 10 августа, он через полтора часа вышел в море. В это время адм. Мильн, обогнув мыс Malea, шел курсом на пересечку курса *Гебена* и находился от неприятельских крейсеров в расстоянии 100 миль. Однако, даже зная о назначении крейсеров, он не смог бы помешать их проводке лоцманами через минные поля.

Фактически же он не имел никаких оснований предполагать возможность ухода их к Дарданеллам. По его сведениям обстановка указывала лишь опасность, грозящую Александрии и Суецкому каналу; кроме этого существовало весьма распространенное убеждение, от влияния которого трудно было избавиться, что Сушон пойдет на соединение с австрийцами. Для погрузки угля за каким нибудь островом времени было достаточно и имелись сведения об уходе угольщика в Syra.

Поэтому адм. Мильн, чтобы не дать *Гебену* возможности уйти на юг, распределил свои силы в соответствии с этими соображениями. Вскоре стали приниматься немецкие радио,

побудившие наш флот произвести поиск к югу, а когда стали отчетливо слышны переговоры немецких угольщиков в северном направлении флот повернул к северу, чтобы занять проход между Nikaria и Mykoni, *Weymouth* пошел осмотреть Syra, а *Chatham*—о. Kos. Вскоре все сомнения раз'яснились. Около полдня 11 августа с Мальты сообщили, что *Гебен* и *Бреслау* накануне в 8 ч. 30 мин. вечера вошли в Дарданеллы. Как выяснилось впоследствии, с 5 ч. вечера 10 августа они стали на якорь у м. Helles, все еще не зная—имеется ли разрешение на вход, но когда вызвали лоцмана, то пришедший паровой катер повел их через заграждение.

Адмирал Мильн немедленно пошел к Дарданеллам и в полдень получил телеграмму с приказанием установить блокаду выхода.

Так закончилось дело с уходом немецких крейсеров из Средиземного моря, причем это «интернирование» их было принято общественным мнением с насмешкой. Однако, редко, когда мудрое решение, подобное принятому адм. Сушоном, более соответствовало обстоятельствам, и редко, когда оно сопровождалось столь грандиозными последствиями [1]).

---

## ГЛАВА IV.

## Перевозка экспедиционного корпуса.

С окончанием перевозки алжирских войск началась перевозка нашего экспедиционного корпуса. 6 августа было принято решение о немедленном отправлении во Францию шести пехотных и одной кавалерийской дивизий и наш флот, не успев еще закончить сосредоточения своих крейсеров для охраны торговли, оказался перед лицом задачи по своей сложности, не имевшей прецендентов в прошлом.

Вопрос о том, насколько допустим риск такой операции до утверждения нашего господства в отечественных водах, обсуждался давно. Но в данном случае на этот риск пошли, считаясь с требованиями нашего и французского штабов, настаивавших на необходимости скорейшей переброски английской армии на левый фланг французского фронта.

---

[1]) В книге адм. Тирпица—«Мои воспоминания» указывается, что окончательное решение идти в Константинополь было принято Сушоном самостоятельно. 3 августа он получил приказание идти именно туда, но 6 августа ему предоставляли выбор между Полой, Атлантич. океаном и Константинополем.

В течение ближайших трех лет, предшествовавших войне, высадка наших войск во Франции служила предметом долгих совместных обсуждений морского и сухопутного командования. План этой операции был разработан детально и сводил ее риск к минимуму.

Для высадки в Бельгию, требовавшей гораздо больше риска на море, плана не имелось вовсе.

Общим планом предусматривалось несколько портов отправления и два порта прибытия. Линии сообщений варьировались, но все они проходили в зоне доступной охране флота. Главным портом для посадки войск, погрузки лошадей и базирования госпитальных судов являлся Саутгэмптон, главным портом высадки—Гавр. Некоторые транспорты должны были следовать в Руан и Булонь.

Части, расквартированные в Шотландии, должны были грузиться в Глазго, а V и VI дивизии (ирландские) в Дублине, Куинстоуне и Бельфасте. Для обычных военных грузов предназначался Ньюхавен, для более громоздких—Авонмут и Ливерпуль.

В последнюю минуту план был несколько изменен. Первоначальным планом предусматривалась отправка пяти дивизий и для этого количества были приготовлены перевозочные средства. Однако, затем нашли небезопасным оставлять в стране менее двух регулярных дивизий и VI дивизия из Ирландии была перевезена в Англию и расквартирована к северу от Лондона в районе Кэмбриджа.

Планом перевозок предусматривалось отсутствие конвоев; транспорты по мере окончания посадки выходили в море поодиночке, или парами, и следовали самостоятельно к месту назначения. Таким образом, наш план был совершенно обратным системе, примененной французами в Средиземном море. Охрана транспортов основывалась не на конвоях, а исключительно только на «прикрывающих» эскадрах. До известной степени наш план походил на японский, осуществленный ими 10 лет тому назад, правда, не без некоторых потерь, но наше благоприятное географическое положение давало возможность провести положенный в основу его принцип полностью. Система прикрытия основывалась на следующем:

Канал блокировался с обоих сторон против возможных набегов, при чем Гранд-Флит занимал позицию, с которой ему было бы удобно нанести удар Флоту Открытого моря, если бы тот решил попытаться помешать соединению двух армий.

Решение это было принято 5 августа. Днем начала операции назначалось 7 августа, к каковому сроку Адмиралтейство обещалось изготовить транспорты и с этого дня гарантировало безопасный проход транспортов в порты назначения. Но посадку пришлось отложить до 9 августа из-за соображений железнодорожного характера. Кроме того, из-за требований секретности Адмиралтейство не могло об'явить своих распоряжений ранее 7 августа.

Флот Канала в соответствии с предстоящей работой был реорганизован. Как мы знаем из предыдущего, «Дунканы» 6-ой линейной эскадры получили приказание присоединиться к Гранд-Флиту и три из этих кораблей, готовых к выходу в море, уже вышли в Скапа. Эскадра эта (адм. Берней) распалась и остающиеся в ней корабли—*Lord Nelson* и *Agamemnon* присоединялись к 5-ой эскадре, а *Vengeance* к 8-ой. Эти две эскадры совместно с 7-ой (адмирала Бетелля) составили теперь Флот Канала, имея флагманским кораблем *Lord Nelson* (флаг адм. Бернея).

Остальные 7 линейных кораблей типа «Majestic» фактически никогда не входили в состав этого флота, исполняя поручение специального характера.

Четыре стоявших в Хумбере линкора должны были составить 9-ю лин. эскадру: *Hannibal* (флаг), *Victorius*, *Mars* и *Magnificent*, но когда адм. Джеллико решил сделать Скапа главной базой флота, то просил о более сильной ее защите и о присылке ему адмирала на должность командира порта Скапа. С этой целью был послан контр-адмирал Миллер с *Hannibal* (флаг) и *Magnificent*; *Majestic* и *Jupiter* ремонтировались, *Illustrious* должен был кончить кампанию и его команда шла на укомплектование *Erin*'а, реквизированного турецкого дредноута.

К 7 августа во Флоте Канала состояли:

Л. к. *Lord Nelson*—флагм. корабль вице-адм. Бернея.

**5-я линейная эскадра.**

Л. к. *Prince of Wales*—флаг контр-адм. Керри. *Queen*—флаг контр-адм. Терсби *Venerable*, *Irresistible*, *Bulwark*, *Formidable*, *Implacable*, *London*. Крейсер *Topaze*.

**7-я линейная эскадра.**

Л. к. *Prince George*—флаг вице-адм. Бетелля, командующего Третьим Флотом. *Caesar*, *Jupiter* [1]), *Majestic* [1]). Крейсер *Sapphire*.

---

[1]) Ремонтировались.

## 8-я линейная эскадра.

Л. к. *Albion* — флаг контр.адм. Тотенхама. *Goliath*, *Canopus*, *Glory*, *Ocean*, *Vengeance*. Крейсер *Proserpine*. Сбор всех эскадр был назначен в Портланде.

Ко времени отправления экспедиционного корпуса Саутгэмптон и Ньюхавен были закрыты для коммерческих судов, к назначенному сроку эскадры заняли свои позиции.

Адмирал Берней с 5-ой линейной эскадрой крейсеровал между Dungeness и Owers, имея директиву действовать самостоятельно в случае попытки неприятеля форсировать Дуврский пролив. Для крейсерской службы были назначены, под флагом адмирала Кэмбелля. крейсера *Bacchante*, *Euryalus*, *Aboukir* и *Cressy*, которые 8-го августа до наступления темноты прошли Дувр и присоединились к адм. Бернею в Портланде. Непосредственно Дуврский пролив охранялся французскими миноносцами и подлодками Булонской флотилии совместно с нашим Дуврским Патрулем, т. е. с 6-ой флотилией. Эта флотилия, заняв 3 августа свою позицию, осматривала все проходящие суда и направляла их в отечественные порты в соответствии с назначением грузов. Впереди Дуврского Патруля находилась линия дозора коммодора Кийса с *Firedrake* и двенадцатью подлодками, проходившая от North Goodwins через плавучий маяк Sandettie до Ruytingen. Далее к северу, специально против неприятельских подлодок, был установлен дозор из гидроаэропланов и аэростатов — между North Foreland и Ostend. За этими дозорами находились в Гарвиче 1-я и 3-я флотилии эск. миноносцев, готовые по первому требованию выйти на разведку в район у голландского побережья, известный под названием Broad Fourteens.

Западный вход в канал охранялся англо-французской крейсерской эскадрой, которая осматривала и направляла торговые суда подобно Дуврскому Патрулю. Адмирал Веймисс имел в своем распоряжении крейсера *Charybdis*, *Diana*, *Eclipse* и *Talbot*, а французский адмирал — пять крейсеров и два легких крейсера. Когда французский адм. Роуер с двумя крейсерами ушел в Шербург, его место занял контр-адм. Каннелье. Эскадры имели инструкцию следить за тем, чтобы замаскированные неприятельские заградители не смогли поставить мин на путях следования войсковых транспортов, осматривать все подозрительные суда и отправлять в Фальмут те, которые трудно будет осмотреть в море. На поддержке англо-французской эскадры находился адмирал Бетелль с 7-ой и

8-ой линейными эскадрами, хотя первоначально он имел несколько иное задание.

По плану роль судов адм. Бетелля сводилась к охране района по западную сторону линии следования транспортов, вернее для морального воздействия на дух перевозимых войск и для помощи, в случае надобности, своими шлюпками. Но после первого же перехода адмирал убедился в совершенной ненужности его судов в этой роли тем более, что на сцене появился «спасательный патруль», добровольно сформированный в Портсмуте. Поэтому он просил отправить его дальше на запад.

Адмиралтейство согласилось и поручило ему дозор по линии St. Alban's Head—Шербург, т. е. к востоку от дозора шербургских подлодок, крейсеровавших между Портландом и Cape de la Hague. Из последнего порта оперировал, находясь в связи с адм. Бетеллем, адм. Роуер с оставшимися у него крейсерами.

Таким образом, единственным конвоем транспортов был «спасательный патруль», в состав которого входили плавучие средства всевозможных видов и сортов, все невооруженные, и под флагом Красного Креста.

Система защиты транспортов против нападения крейсеров и флотилий миноносцев была вполне законченной и не вызывала никаких опасений. Что-же касается мер на случай выхода Флота Открытого моря, то здесь дело обстояло сложнее.

Когда адм. Джеллико, утром 8 августа, вышел для занятия выбранной им позиции, три из его судов, отделившихся для производства стрельбы, донесли о появлении в районе островов Fair подводных лодок, причем одно из судов подверглось атаке. Суда эти были немедленно отозваны обратно и адмирал, соблюдая всевозможные предосторожности, повел флот дальше в намеченный им район, который он считал безопасным от мин и подлодок. Однако, по мере приближения, безопасность эта становилась сомнительной. Вечером с флагманского корабля был замечен перископ, и флот продолжал поход, идя переменными курсами, к месту рандеву с 2-ой крейсерской эскадрой и с легкими крейсерами, куда и прибыл в 4 часа дня 9 августа в момент высадки головных эшелонов экспедиционного корпуса.

Одновременно кр. *Birmingham* донес, что не за долго до прихода флота он протаранил неприятельскую подлодку *U 15*, которая затонула.

Случай с лодкой давал, до известной степени, уверенность, что новое оружие не столь грозно, как думали, однако,

нельзя было считать этот район в безопасности, тем более при наличии подозрений, что неприятель пользуется или намеревается использовать наши северные острова в качестве подводных баз.

Донося Адмиралтейству о происшедшем, Джеллико сообщал о намерении перевести линейный флот на запад от Оркнейских островов, как только закончится перевозка войск.

До этого времени он считал возможным рисковать, оставаясь весь день на своей позиции в ожидании возможного выхода Флота Открытого моря.

Никаких признаков, указывающих на такой выход, не имелось и Адмиралтейство предложило главнокомандующему немедленно увести линейные силы из опасного района на северо-запад от Оркнейских о-вов.

Это было сделано, и сам адмирал пошел в Скапа, чтобы приступить к организации очищения оставленного района от подлодок при помощи легких крейсеров.

Большую заботу составляли беспрерывно поступающие сведения о попытках немцев устроить базы по близости от наших якорных стоянок. Указывалось о нахождении их судов в Faeroes и Lofotens. На Faeroes были посланы два судна из состава Северного Патруля с контр-адм. Грант, только что присоединившимся на кр. *Drake*.

Ввиду того, что разведка сообщала о пользовании немцами фиордом Stavanger, для осмотра фиорда были отправлены 3-я и легкая крейсерские эскадры, которые производили поиск от Kinnaird Head в направлении норвежского берега с приказанием использовать для той же цели и 4-ую флотилию миноносцев. Им было приказано ни в коем случае не нарушать нейтралитета Норвегии.

Однако, обнаружено ничего не было; вместе с тем посланный отряд убедился, что норвежцы тщательно охраняют побережье от всякого покушения на их нейтралитет.

Осмотр Faeroes не вызвал никаких подозрений. Северный Патруль так-же ничего не мог сообщить и осмотр Lofotens был поэтому отменен.

Временные укрепления, возведенные адм. Джеллико, были недостаточной защитой против подлодок и командующий просил о присылке ему двух старых линейных кораблей для охраны рейда и назначения адмирала на должность начальника охраны рейдов и командира порта. Для этой цели ему были посланы контр-адм. Миллер и два лин. корабля из Хумбера—*Hannibal* и *Magnificent*, оставив для защиты Хумбера *Mars* и *Victorious*.

Но этой меры оказалось недостаточно. Адмирал Джеллико не мог не считаться с тем, что немцами его местонахождение обнаружено, и просил Адмиралтейство об оборудовании для Гранд-Флита второй маневренной базы на северо-западном побережьи Шотландии в Loch-Ewe.

Закончив все распоряжения, адмирал присоединился к своему линейному флоту, который, имея впереди крейсерские эскадры, оперировавшие из Кромарти, держался в море все время, пока шла перевозка экспедиционного корпуса. Операция самой перевозки и все связанные с ней другие операции шли гладко и в соответствии с намеченным росписанием. Единственное уклонение от росписания выразилось в прибытии транспортов раньше назначенного срока. В первые три дня перебрасывались передовые части и только 12 августа началась перевозка главной массы экспедиционного корпуса. 13 августа вышла в Гавр из ирландских портов V пехотная дивизия, для охраны следования которой пришлось снять 11-ую крейсерскую эскадру, охранявшую торговые пути в районе к западу от Ирландии. Одному из крейсеров поручалось следить за Северным Каналом, а трем другим, совместно с присоединившимся недавно к эскадре вспом. кр. *Caronia*, нести дозор между Куинстоуном и Scilly.

Никаких признаков неприятельских действий не наблюдалось. Непонятная бездеятельность врага некоторыми об'яснялась тем обстоятельством, что в глазах немцев наш экспедиционный корпус, находясь во Франции, менее опасен, чем в каком-либо другом месте. Но в это время нельзя было предугадать расчета германского штаба на уничтожение корпуса при первом же ударе. Подозрительное спокойствие врага наводило на мысль о готовящемся контр-ударе с целью не дать закончить перевозку или же осуществить угрозу вторжения после ее завершения.

Поэтому ввиду некоторого ослабления предохранительных мер в Канале, выразившихся в отправлении на отдых части подлодок и перевода в Портланд эскадры адм. Бетелля, Гранд-Флиту были посланы новые директивы.

12 августа главнокомандующий получил извещение Адмиралтейства, что ввиду возможности попытки неприятельского «вторжения», флоту надлежит держаться ближе к угрожаемому району, чем предполагалось, а потому желательно перевести флот обратно на восток от Оркнейских островов. Считалось, что если такая попытка действительно входит в планы неприятеля, то признаки ее скажутся после 15 августа, когда главные силы нашего корпуса уже оставят Англию.

Задержка отправления VI пехотной дивизии и оставление ее временно в Кэмбридже вызывалась именно этими опасениями.

Исполняя предложение Адмиралтейства, адм. Джеллико сделал следующие распоряжения: Гранд-Флит в полном составе, включая даже четыре крейсера адм. Де-Чера, отозванных из Северного Патруля, занимает позицию по середине Северного моря приблизительно в широте Абердина и остается там во все время критического периода. Крейсера с этой позиции производят поиск до Horns Reef. Для полноты разведки адмирал предлагал выслать из Гарвича в поиск в северном направлении 1-ую и 3-ью флотилии эск. миноносцев с 7-ой крейсерской эскадрой для их поддержки. Эти суда не состояли более в его непосредственном подчинении.

8 августа он просил Адмиралтейство, вследствии трудности поддерживать связь с южным районом, взять на себя руководство ими. Адмиралтейство исполнило просьбу Джеллико и свои распоряжения отдавало непосредственно к-ад. Кэмбеллю и коммодорам Кийсу и Тирвиту. Затем трех этих начальников подчинили контр-адм. Кристиану, поднявшему флаг на крейсере *Euryalus*. В эскадру Кэмбеля входили крейсера *Bacchante*, *Hogue*, *Aboukir* и *Cressy*.

Сформированный отряд этот носил название «Южные Силы» и в его обязанности входила защита бельгийского побережья, охрана устья р. Шельды против заблокирования, наблюдение за водами нашего восточного побережья, а также своевременное извещение о попытках прервать наше сообщение с Францией в Канале.

Адмиралу Кристиану была предоставлена полная свобода действий в отношении установления дозоров, патрулей и т. п. и только на выполнение операций особой важности он должен был испрашивать разрешение Адмиралтейства.

Такой операцией и явились соединенные с Гранд-Флитом действия, которые в течение 15-го, 16-го и 17-го августа привели к тому, что 16 августа, т. е. в день, когда через Канал шла главная масса транспортов, Гельголандская бухта оказалась фактически заблокированной: на севере держался в полном составе Гранд-Флит, имея в дозоре между собою и Скагерраком четыре крейсера адм. Де-Чера, поддерживающих справа связь с Terschelling посредством «Южных Сил», в состав которых входили четыре крейсера типа «Bacchante», три легких крейсера, тридцать шесть эск. миноносцев и четыре подводные лодки, попарно стороживших устья рек Эмс и Яде.

В течение этих трех дней транспорты 137 раз пересекли Канал, а перешедший Канал тоннаж равнялся полумиллиону тонн. Никаких признаков выхода неприятеля не было и 17 августа эскадры разошлись по своим стоянкам. Дредноуты впервые пошли в Loch-Ewe.

Вскоре после ухода нашего флота немцы, как будто, зашевелились. 18-ое августа являлся последним трудным днем перевозок. В этот день Канал пересекло 34 парохода с общим тоннажем в 130.000 тонн.

14-го августа эскадра ад. Бетелля была отозвана, причем прикомандированный к нему крейсер *Sapphire* перешел в состав южных сил; адм. Роуер продвинул свои шербургские крейсера к северу и занял место нашего отряда.

По окончании операции Гранд-Флита к северу от Дуврского пролива вступила в дозор 1-я флотилия миноносцев под командой кап. I р. Блента на *Fearless*. Идя к своему месту и находясь в 6 ч 30 м. утра у Brown Ridge, флотилия заметила большой неприятельской крейсер, похожий на *Иорк*, который немедленно начал погоню.

Флотилия стала уходить на запад, вызывая адм. Кристиана, стоявшего в Nor, и адм. Кэмпбелля, который два часа тому назад стал на якорь в Downs. В Гарвиче телеграмму принял коммодор Тирвит и к 7 ч. 20 м. был уже в море на *Amethyst*'е с 3-ей флотилией, развивая самый полный ход. Через полчаса вышла и эскадра адм. Кемпбелля.

Тем временем *Fearless* вступил в бой с неприятельским крейсером, оказавшимся всего лишь *Росток*'ом, который в 7 ч. прекратил погоню. Тогда кап. Блент, собрав флотилию, в свою очередь начал погоню, а Тирвит бросился с целью отрезать неприятеля от Гельголанда. Погоня и поиски продолжались весь день и ночь, но ни *Ростока*, ни какого-либо другого крейсера обнаружить не удалось.

Этот случай показал на неудовлетворительность нашего наблюдения за Северным морем и на необходимость его усилить.

Так как перевозка большей части экспедиционного корпуса почти закончилась и не предвиделось случая выхода Флота Открытого моря на меньшую «приманку», дальнейшие поиски Гранд-Флита в южном направлении были запрещены.

Появилась мысль передвинуть дозор миноносцев к югу, где бы он мог поддерживать связь со своими крейсерами, и одновременно так расположить необходимые силы, чтобы в случае попыток неприятеля в южном направлении отрезать ему отступление.

Для базирования этих сил остановились на Хумбере, а «силы» образовали из двух линейных крейсеров под командованием ад. Мура, державшего флаг на *Invincible*. Отсутствие предприимчивости со стороны немцев делало присутствие этого крейсера в Куинстоуне излишним. Хотя его раньше и обещали вернуть ад. Джеллико, но теперь все-таки взяли вместе с *New Zealand* для новой задачи.

Три новых легких крейсера типа *Arethusa*, заканчивавшихся постройкой, по завершении приемных испытаний должны были последовать за ними. Места ушедших из Гранд-Флита крейсеров должны были быть заполнены из флота Средиземного моря.

В день неудачной погони за *Росток*'ом *Inflexible* вышел в Англию с Мальты, а *Indomitable* получил приказ перейти из Дарданелл в Гибралтар и там ждать дальнейших указаний.

Срочность обеспечения нашего господства в южной части Северного моря об'яснялась тем обстоятельством, что работа по перевозке экспедиционного корпуса неожиданно получила новую нагрузку. По росписанию первая фаза перевозок заканчивались к 20 августа, но благодаря успехам немцев, вследствие перехода ими границы Бельгии, приходилось пересмотреть схему перевозок. Бельгийское правительство вместе со своей армией отступило к Антверпену, неприятель находился в Брюсселе, а положение британской армии, в которое она попала из-за первоначальных неудач французов, требовало посылки еще одной дивизии. Выбор остановился на IV пехотной, расположенной тогда по восточному побережию Англии, и 20 августа все прикрывающие эскадры и флотилии получили приказание занять позиции и оставаться в полной готовности в течение еще пяти дней.

Срочность помощи генер. Френчу сознавалась всеми; работа закипела, и к 23-му августа дивизия была перевезена почти полностью. Днем ад. Берней получил разрешение оставить занимаемую позицию между Beachy Head и Булонь и возвратиться в Портсмут для переборки механизмов.

Одновременно отозвали и «спасательный патруль». Для охраны путей следования транспортов с военными грузами половина судов эскадры ад. Бернея должна была находиться в полной боевой готовности, а суда ад. Бетелля в готовности к ним присоединиться в самый короткий срок.

Силы адмирала Бетелля сильно сократились: *Majestic*'и ушли на охрану Хумбера и Скапа, ввиду чего 6-я эскадра слилась с 5-ой; 7-я и 8-я соединилась в одну—7-ую.

Ко времени окончания перевозки первых четырех дивизий экспедиционного корпуса от ад. Бетелля потребовали еще судов. Возникли опасения, что непонятная бездеятельность неприятеля происходит оттого, что он подготовляет нападение линейными крейсерами на наши слабые крейсерские эскадры, охраняющие океанские торговые пути. Гранд-Флит не мог гарантировать от прорыва блокады немецкими линейными крейсерами, а потому было решено, подобно тому как в старину фрегатские эскадры подкреплялись малыми линейными кораблями, послать крейсерам, в качестве «опорных пунктов», старые линейные корабли. Во исполнение этого решения *Glory* отправили в Галифакс, *Canopus* — адмиралу Стоддарту на Зеленые о—ва, *Albion*, под флагом ад. Тотенхама, в Гибралтар в помощь адмиралу Де-Робеку, *Ocean*— в Куинстоун. Для защиты новой базы Гранд-Флита Loch Ewe взяли последнего *Majestic*'а—*Illustrious*.

У адмирала Бетелля после этого остались только *Vengeance* (флаг), *Prince George*, *Caesar*, *Goliath* и крейсер *Proserpine*.

Ранее отданные распоряжения, касавшиеся охраны перевозок войсковых грузов, оставались без изменений, но в тот самый день, когда они окончательно вступили в силу, вся схема была жестоко потрясена.

---

## ГЛАВА V.

## Восточная часть Средиземного моря в период 10—31 августа.

Обстановка, создавшаяся в Средиземном море к 10 августу, особенно остро требовала наличия в составе эскадры линейных крейсеров, нужда в коих, хотя и была меньше намечавшейся нашим первоначальным планом войны, однако вследствие обстоятельств, неожиданно принявших совершенно иной характер, ощущалась особенно резко.

6 августа вступила в силу морская конвенция с Францией, по которой Средиземное море поручалось полному ее попечению.

С прорывом *Гебена* и *Бреслау* все наши броненосные суда, кроме флагманского корабля адмирала Трубриджа *Defence*, отзывались в Англию, а остающиеся—поступали в распоряжение французского главнокомандующего адмирала Буэ-де-

Лапейрера, на которого возлагалась ответственность за изоляцию австрийского флота и охрану британской морской торговли.

В остальных частях света повсюду руководство совместными с Францией морскими операциями возлагалось на британское Адмиралтейство, как, например, в Вест-Индии, где франц. крейсера *Condé* и *Descartes* были немедленно переданы в распоряжение адмирала Краддока.

В соответствии с конвенцией французскому флоту предоставлялось право пользоваться в качестве своей передовой базы Мальтой, что совершенно отвечало обстановке, т. к. с уходом германских судов из Средиземного моря единственным об'ектом внимания являлся австрийский флот. За Италию можно было не беспокоиться, ее нейтралитет был обеспечен. Однако, никакого плана действий на этом театре наметить еще не представлялось возможным.

Австрия уже находилась в состоянии войны с Россией, но еще не выступала открыто против Франции, продолжая свои мирные заверения в Париже.

Хотя французское правительство и сознавало всю неискренность этих заявлений, оно тем не менее допускало их, т. к. этим оттягивался срок неизбежного разрыва, что давало в свою очередь время французскому флоту организовать свою базу на Мальте. Для нас эта обстановка была достаточно трудной, в России же она вызывала самое серьезное беспокойство.

Необходимость вывести наши броненосные суда из Средиземного моря вызывалась не только положением в водах Англии, но и рядом других серьезных требований.

Критическое положение на сухопутном фронте во Франции требовало спешной переброски туда египетских и Средиземноморских гарнизонов, которые надо было предварительно доставить в Англию, заменив их двумя дивизиями из Индии.

Отправление последних было назначено на 24 августа, почему к этому времени потребовались боевые суда для конвоя транспортов, т. к. не исключалась возможность встречи их с *Кенигсбергом* и, возможно, с другими германскими крейсерами. 10 августа, еще до начала сосредоточения французского флота на Мальте, адмирал Трубридж получил приказание отделить из состава 1-ой крейсерской эскадры *Black Prince* и *Duke of Edinburgh* и отправить их в Красное море.

Россия особенно опасалась в этот момент, что Австрия еще до об'явления войны Франции двинет свой флот в Дарданеллы на соединение с германскими судами с целью оказать-

давление на турок, прорваться в Черное море и заставить Болгарию броситься в об'ятия Центральных Держав. Однако наше Адмиралтейство не придавало реального значения этим опасениям, видя, что Италия, отказавшись примкнуть к Центр. Державам, начала мобилизацию флота [1]). При таких обстоятельствах представлялось мало вероятным, чтобы Австрия оставила свое адриатическое побережье открытым. Не вполне разделяя опасения России, мы, однако, в видах стратегических, не менее ее желали скорейшего окончания этого неопределенного и тревожного положения.

Поэтому мы поддерживали все русские представления в Париже, настаивая на скорейшем об'явлении войны.

11 августа французский посол покинул Вену и адмирал Лапейрер, только что закончивший перевозку Алжирского армейского корпуса, получил приказание сосредоточить свой флот на Мальте.

На следующий день адмирал Мильн, осведомленный о состоявшейся конвенции, был уведомлен, что, будучи старше в чине французского адмирала, он должен вернуться в Англию. Адмирал Трубридж и адмирал Карден (старш. морск. начальник на Мальте) поступали под начальство французского главнокомандующего.

В полночь на 19-ое августа в дополнение к этим инструкциям была получена телеграмма об об'явлении и нами войны Австрии с приказанием адм. Мильну немедлено идти на Мальту, сдать командование адмиралу Кардену, оставив для наблюдения за Дарданеллами два линейных и один легкий крейсера, под командованием старшего из командиров. Из оставленных легких крейсеров, находившихся там, один предоставлялся для его перехода на Мальту, другой подлежал отправлению в Порт-Саид для охраны путей транспортов, идущих из Индии.

Придя на Мальту 14 августа, адмирал Мильн узнал, что за два дня до его прихода французский флот уже собрался здесь и адмирал Лапейрер с 1-ой линейной эскадрой и дивизией крейсеров ушел на присоединение к адм. Трубриджу ко входу в Адриатическое море.

На следующий день ушли туда-же остальные боевые суда и почти все миноносцы, а 15 августа британские и французские силы уже соединились.

---

[1]) Что не позволило бы Австрии оголить свое побережье посылкой флота в Архипелаг и Мраморное море. Ред.

На созванном совещании флагманов, французский главнокомандующий сообщил свой план намеченных действий [1]).

Он преполагал на следующее же утро снять блокаду Черногории австрийским флотом. Первая линейная эскадра, под его флагом, с миноносцами должна была без огней пройти вдоль итальянского берега до долготы. Каттаро, откуда утром идти до берегов Черногории, в то же время адмирал Трубридж с легкими французскими крейсерами должен был произвести поиск от островов Fano до албанского побережья и этим навести неприятеля на 1-ую эскадру.

Маневр этот, выполненный в точности, не привел к большим результатам. Были обнаружены лишь небольшой крейсер *Зента* и два миноносца. Последним удалось выброситься на берег, крейсер уйти не мог.

Лишившись хода от первых попаданий с *Courbet*, он доблестно отказался сдаться и через десять минут, об'ятый пламенем, взорвался. Его экипаж поспел до взрыва спустить шлюпки и добраться до берега.

На ночь адм. Лапейрер, опасаясь подвергнуться минным атакам, повернул на юг.

Произведенная совместная франко-английская операция являлась началом широкого плана главнокомандующего.

Первым препятствием к установлению действительной блокады Адриатики являлось наличие австрийской передовой базы в Каттаро, самом южном из австрийских портов, в тылу которого находилось Черногорское королевство.

Правда, занятие Каттаро требовало больших сил, чем имелось в наличии, но в это время уже существовало определенное мнение о скором присоединении к Державам Согласия Италии. С ее помощью представлялось возможным, имея превосходство в силах, атаковать этот пункт. Был разработан план, по которому предполагалось не только снять блокаду Черногории, но, войдя в связь с черногорцами, обложить

---

[1]) Французский флот состоял:

Бригада дредноутов: лин. кор. *Courbet* (адм. Лапейрер) и *Jean-Bart*, лег. крейсер *Jurien de la Graviere*.

1-ая линейная эскадра: лин. кор. *Diderot* (вице-адм. Шошпра), *Danton*, *Vergniaud*, *Voltaire* (контр. адм. Лаказ) и *Condorcet*.

2-ая линейная эскадра: лин. к. *Verité* (вице-адм. Ле-Бри), *Republique*, *Patrie*, *Democratie* и *Justice* (контр. адм. Траку).

1-ая крейсерская эскадра: кр. *Jules Michelet* (контр. адм. de Sugny), *Ernest Renan*, *Edgar Quinet*, *Leon Gambetta* (конт. адм. Сенэ), *Victor Hugo*, *Jules Ferry*.

Сорок эск. миноносцев и шесть подв. лодок.

форты Каттаро с суши. Предвидя, как развернутся события войны—(они так и развернулись)—можно было считать, что выгоды от взятия Каттаро будут неисчислимы.

К сожалению, момент вступления в войну Италии тогда еще не назрел, а кроме того выполнению этой операции помешали другие крупные события, надолго отложившие дальнейшие совместные действия франко-английского флота в водах Средиземного моря.

В полночь на 17 августа адмирал Трубридж получил от Адмиралтейства приказание немедленно идти с *Defence*'ом, всеми миноносцами и их маткой *Blenheim*'ом к Дарданеллам, оставив французскому главнокомандующему легкие крейсера *Doublin* и *Weymouth*.

Истинное значение прорыва *Гебена* и *Бреслау* уже сказалось.

Еще до их прихода в Босфор, т. е. 9 августа, наш поверенный в делах заявил протест против допущения вооруженных германских судов в турецкие порта. Турция была особенно оскорблена нашим намерением реквизировать строящиеся в Англии ее дредноуты [1]), почему отношение с ней обострились. В день входа германских крейсеров в Дарданеллы был заявлен второй протест против допущения их прохода проливами.

По получении известия о входе *Гебена* и *Бреслау*, сэр Эдуард Грей, отлично сознавая, к каким последствиям могут привести это событие, немедленно телеграфировал в Каир: «Это означает», писал он, «что Турция присоединилась к Германии и возможно, что бросится на Египет».

На наши протесты Порта ответила, что крейсера ею куплены у Германии и перейдут в ведение адмирала Лимпуса [2]), главы нашей морской миссии. Адмирал Лимпус выразил желание оставить свою должность и настойчиво просил Адмиралтейство зачислить его вновь на действительную службу.

Великий визирь, убежденно настроенный против разрыва с нами, просил не отзывать миссию, говоря, что приобретение *Гебена* и *Бреслау* направлено не против России и преследует лишь цель оказать давление на Грецию, дабы добиться возвращения нескольких островов, потерянных в последнюю Балканскую войну. Отозвание миссии он считал

---

[1]) Лин. кор. *Решад* и *Осман*.

[2]) Английский адмирал Лимпус находился в Турции в роли реорганизатора турецкого флота (Ред.).

равносильным отдаче в руки немцев всего дела. Заверения визиря были приняты во внимание и адмиралу Лимпусу было приказано оставаться.

Однако, эта уступка не приостановила принятия мер предосторожности. Как только прозвучали слова предупреждения Грея, в Индию было послано приказание приложить все старания к ускорению прибытия в Египет первого эшелона войск в течение четырех-пяти дней.

Для охраны пути следования транспортов в Красное море были посланы крейсера *Black Prince*, *Duke of Edinburgh* и *Chatham*. С получением известий от нашего посольства в Константинополе, о непрекращающихся упорных слухах о намерении Австрии присоединить, при согласии Порты, к *Гебену* два своих крейсера, было решено усилить блокаду Дарданелл. Это и привело к приказанию адмиралу Трубриджу идти к Дарданеллам, вступить в командование блокирующей эскадрой, оставаясь под начальством французского главнокомандующего.

Так как Трубридж был в это время занят в операции с адмиралом Лапейрер, то приказание это было получено им лишь через 30-ть часов, когда тучи на Босфоре уже достаточно сгустились.

Германские суда не только не поступали в ведение адмирала Лимпуса, но неожиданно сам адмирал и все английские офицеры были заменены турецкими, при чем чинам нашей миссии было предложено, «если они останутся», продолжать работу, но уже не на судах, а в стенах морского министерства.

Рука немцев, устранявшая в министерстве дружественно расположенных к нам лиц, чувствовалась. Не менее сильно чувствовалась она и в Египте. Здесь, как и в Турции, интрига немцев действовала настолько широко и с такой энергией, что возникало самое серьезное опасение, что в случае нашей войны с сюзеренной державой [1]) «настроение умов» внутри страны окажется для нас критическим.

Мы уже знали, что настроенный враждебно к Англии, военный министр Энвер-Паша, являясь лишь игрушкой в руках немцев, спит и видит завоевание Египта, что с этой именно целью он и хочет использовать Европейскую войну.

Мобилизация турецкой армии была в полном ходу, войска в Сирии передвигались к границе Египта. В Красном море войска грузились на портовые пароходы, приготовлялись

---

[1]) Т. е. Турцией.

к проходу через канал. Мы не имели никаких средств помешать их высадке на берегах Суэца. Положение это еще ухудшалось тем обстоятельством, что команды многочисленных немецких пароходов, задержанных в Суэце и Порт-Саиде, состояли почти сплошь из запасных.

Надо было принимать срочные меры. Крейсеру *Black Prince*, направлявшемуся в Аден, распоряжением с Мальты было предписано остаться в Суэце, где турецкая канонерка поддерживала беспрерывную радио-связь с Константинополем.

*Black Prince* вышел в Красное море за два дня до получения этого приказания и вернуть его удалось лишь благодаря счастливому случаю. Выйдя из Суэцкого залива, он встретил два немецких парохода Гамбург-Американской К°—*Истрия* (4.200 тон) и *Зюйдмарк* (5.100 т.). Задержав пароходы, он со своими призами повернул обратно в Суец, встретив на пути кр. *Duke of Edinburgh*, шедший в Аден и также задержавший приз—пароход *Алтер*—(3.200 тон).

Придя поздно вечером 16 августа, командир *Black Prince'a* получил новое приказание Адмиралтейства, отменяющее распоряжение с Мальты, так как срочная надобность в конвое для индийских транспортов не позволяла задерживать крейсер, коему предписывалось следовать по первоначальному назначению. Вместо него для защиты Египта посылался из Адриатики *Warrior*, который должен был стоять в Александрии, предварительно сходив в Порт-Саид за призовыми пароходами. *Chatham* [1]) из Александрии был передвинут в Суец.

Таким образом от французского главнокомандующего ушли последние из наших броненосных судов. В его распоряжении остались на Мальте лишь *Weymouth* и *Dublin*.

Это были первые последствия неудачи с *Гебеном*.

Надежды на совместные с французами операции в Адриатике не осуществились; два из наших лучших крейсеров оказались прикованными к месту в момент наибольшей в них потребности. Мы уже знаем, как отразилось в свое время на активности эскадры адмирала Бетелля в Канале подобное отделение старых линкоров для охраны торговых путей.

Вместе с тем адмиралу Трубриджу согласно приказанию отправить один из его линейных крейсеров в Гибралтар пришлось послать туда 20 августа *Indomitable*. Для блокады Дарданелл остались *Indefatigable* (флаг) и *Defence*.

---

[1]) *Chatham* захватил у Крита австрийский пароход *Мариенбад*, но он вскоре был отпущен согласно пункта III Шестой Гаагской Конвенции, подписанной Австрией. Германия этой конвенции не подписала.

Между тем, в Константинополе, куда поспешил вернуться наш посол сэр Луис Маллет, обстановка слагалась следующим образом: сторонники невмешательства в войну, во главе с великим визирем, как будто чувствовали под собою более твердую почву, но с другой стороны совершенно не исключалась возможность *coup d'etat* со стороны Энвера-Паши при содействии *Гебена* и германской военной миссии, имевшей полный контроль над всей турецкой армией.

Противовесом возможности такого переворота могла быть лишь английская эскадра, но ее присутствие имело только политическое значение; она не смогла бы прорваться за германскими судами, т. к. минные заграждения Дарданелл находились в ведении военного министра, того же Энвер-Паши. Своим присутствием наша эскадра только оказывала моральную поддержку великому визирю и его партии.

Такую поддержку наш посол считал крайне желательной, но одновременно находил важным выяснить — «в какой степени форсирование Дарданел британским флотом является действительной и необходимой мерой в отношении влияния на общий ход войны, если в стране возникнет диктатура Энвера?».

В Египте положение не улучшалось и опасения за Суецкий канал усиливались. Войска из Индии и шедшие им на смену территориальные части уже были в пути и теперь более чем когда либо приходилось думать о том, чтобы они не оказались отрезанными.

На срочное представление по этому поводу наших властей в Египте, Адмиралтейство приказало *Warrior*'у возвратиться в Порт-Саид, а дивизиону миноносцев, находившемуся на Мальте, идти в Суэцкий канал для сторожевой службы [1]). Для охраны пути Мальта—Порт-Саид, адм. Лапейрер отдал в распоряжение адм. Кардена два последних английских крейсера *Dublin* и *Weymouth*, из которых одному пришлось почти тотчас же просить обратно для посылки в Яффу для защиты находившихся там русских (паломников *прим. ред.*), умолявших о помощи. Адмиралтейство, не придававшее большого значения охране пути Мальта—Порт-Саид при наличии блокады Дарданелл и Адриатики, отправило туда *Dublin*. По его мнению было бы желательнее отправить оба крейсера на поиски *Кенигсберга*, но француз-

---

[1]) Эск. мин. *Foxhound, Mosquito, Racoon* и *Basilisk* прибыли в П. Саид 21 августа.

ское командование с этим не соглашалось и *Weymouth* остался в Порт-Саиде, а *Dublin*, выполнив свою миссию в Яффе, ушел на присоединение к адм. Трубриджу.

В Константинополе положение к концу месяца ухудшилось. Дипломатическая борьба сосредоточилась вокруг вопроса о нескольких английских судах, задержанных якобы из за невозможности прохода через заграждения. Германофильствующая часть Оттоманского правительства делала что хотела—приказание великого визиря, точное и определенное, о пропуске судов выполнено не было.

Экипажи *Гебена* и *Бреслау* не только не покинули столицу, но, наоборот, количество немецких команд в Константинополе увеличивалось. Большие партии немецких офицеров и матросов, направляясь через Болгарию, прибывали в Турцию. На юге Сирии продолжалось сосредоточение войск, в Красном море турецкие канонерки проявляли энергичную деятельность.

Телеграммы сэра Луиса Малетта предупреждали о необходимости быть в готовности нанести встречный удар в случае открытия неприятелем военных действий. Положение, по его мнению, было критическое, но не безнадежное.

Россия выражала крайнее беспокойство—она опасалась за свое господство в Черном море, так как с турецким флотом, укомплектованным немцами и усиленным *Гебеном*, приходилось считаться.

Хотя минные заграждения в Дарданеллах под руководством немцев уже были поставлены, посол 27 августа вновь поднял вопрос о проходе нашими судами пролива. Состоящий при посольстве военный агент считал возможным форсирование Дарданелл, но в своем сообщении добавлял, что, если операция по прорыву не будет сопровождаться высадкой значительных сухопутных сил, она не даст никаких результатов.

Посол поддерживал точку зрения агента, предупреждая, что «неудача, или же только частичный успех, приведут к катастрофическим последствиям».

Не имея свободных войск для совместных действий с флотом, нам не оставалось другого выхода как стараться оттянуть время открытия военных действий.

Адмиралу Трубриджу нельзя было дать никаких других директив кроме приказаний стеречь *Гебен* и атаковать его в случае, если он выйдет.

Для разбрасывания наших сухопутных сил момент был самый неподходящий—положение на главном театре ясно указывало на это.

Наступили черные дни войны. Мы стояли вплотную перед реальной опасностью, что уже к концу недели вся организация сосредоточения нашего флота в водах Англии будет нарушена.

---

## ГЛАВА VI.

## Влияние отступления от Монса на положение на море. Угроза Дуврскому проливу и Остенде.

Несмотря на то, что 22 августа было решено отправить IV дивизию экспедиционного корпуса во Фландрию, сделанные ранее распоряжения по флоту, касавшиеся охраны морских сообщений армии, оставались без изменений. Адмирал Джеллико получил приказание не предпринимать повторных походов по Северному морю, а оставаться в своей базе, используя время для тактической подготовки флота.

Вместо того, чтобы удерживать господство на Северном море всем Гранд Флитом в полном составе, Адмиралтейство усилило южные силы двумя линейными крейсерами, отправив их в Хумбер.

Положение на сухопутном фронте делало более оживленным южный район.

Сэр Джон Френч к 21-му августа почти закончил сосредоточение и двинулся вперед для занятия позиций, которые он считал наиболее выгодными для выполнения совместных с генералом Жоффром операций на линии Монс-Конде, намеченных с целью удлинить французский левый фланг у Шарлеруа. Положение на сухопутном фронте не вызывало каких-либо опасений в ближайшем будущем; не так обстояло дело по отношению к районам, непосредственно прилегающим к морю.

21 августа стало известным, что бельгийские войска эвакуировали Остенде с приказанием сосредоточиться в Антверпене.

Возможность занятия Остенде немцами нарушала всю организацию охраны морских сообщений и угрожала снабжению армии. Вечером того-же дня эта угроза стала еще реальнее, так как было получено сообщение, что кавалерийские раз'езды немцев ожидаются под городом на следующий день.

Вследствие этого адмиралу Кристиану было приказано произвести у Остенде демонстрацию силами одного легкого

крейсера, двумя дивизионами эскадренных миноносцев и двумя крейсерами типа «Cressy». Адмиралу предписывалось отнюдь не стрелять по городу, но не допускать проникновения в него колонн неприятеля, могущих показаться в его окрестностях.

22-го августа, в день намеченной операции, адмирал Кристиан, с‘ехав на берег, узнал от бургомистра, что город решено не защищать и что сформированные из граждан дружины разоружены, а оружие их отправлено в Антверпен. Кроме 80 автомобилей, в‘ехавших в Гент и проследовавших по дороге в Куртре, неприятельских войск нигде не наблюдалось.

Принимая это во внимание и убедившись, что северные дороги совершенно закрываются с моря дюнами, а южные и юго-восточные могут защищаться только при условии занятия пункта в трех милях от города у канала Брюгге, адмирал решил, что действительной помощи с моря его отряд оказать городу не может. Возвратившись на свой корабль, он собрал отряд на рейде и запросил дальнейших инструкций, на что получил приказание вернуться.

На следующий день (23 августа) наша армия была стремительно атакована у Монса превосходными силами неприятеля, и, хотя продержалась весь этот день на своих позициях, но к ночи необходимость отступить стала совершенно очевидной.

Французская армия, атакованная с такой же стремительностью у Шарлеруа, была вынуждена к отступлению к собственной границе, заставив отступить и наши части, опиравшиеся правым флангом на крепость Мобеж. Отступление проходило в столь тяжелых условиях, что никто не мог сказать, где и когда оно закончится. Наши опасения, возникшие первоначально за Остенде, распространялись не только на Булонь, но даже и на Гавр.

Опасность, грозившая этим портам, казалась столь действительной, что Адмиралтейство распорядилось приступить к вывозу из них в Шербург всех припасов, ненужных армии в ближайшее время. Движение транспортов в Булонь и Гавр было приостановлено впредь до распоряжений.

Шербург был выбран сухопутным командованием как пункт расположенный на полуострове, который мог быть обращен в неприступную тыловую базу, пока Канал еще оставался в наших руках. Однако, для того, чтобы Канал был вполне обеспечен за нами, представлялось совершенно необходимым, чтобы фламандские порты не попали в руки неприятеля. Адмиралтейство делало распоряжения, необходи-

мые для перенесения базы, отнюдь не собираясь отдавать без борьбы восточные гавани Канала.

Нуждалась ли в них армия или нет, морское их значение оставалось неизменным и неоспоримым.

Французскому морскому министерству были сделаны соответствующие представления с указанием, какое мы придаем значение с морской точки зрения защите Дюнкирка, Кале и Булони и насколько важно, как можно дольше удержать их. Адмиралтейство предложило освободить отряд французского адмирала Роуера от пребывания в составе западного патруля и усилить его силы эскадрой броненосных судов. Дувр предлагался в качестве базы для французских флотилий Кале и Булони, причем английские транспорты стояли на готове для перевозки всего снабжения этих флотилий. Одновременно Адмиралтейство выясняло в военном министерстве все возможности защиты Дюнкирка, Кале и Булони с суши, возбудив вопрос об обороне перешейка Шербургского полуострова.

Адмирал Джеллико также был поставлен в известность о развивающихся событиях — результатах боя у Монса; ему было предложено обсудить вопрос о возможности передвинуть Гранд Флит в случае, если немцы получат наблюдение над Кале и смежными с ними французскими портами, то-есть другими словами над Дуврским проливом. Таким образом, обстановка на сухопутном фронте ставила нас перед вопросом о полной перемене дислокации флота, не удовлетворявшей в тот момент создавшейся военной обстановке.

Вначале французское морское министерство не считало дело столь серьезным и не находило нужным менять дислокацию союзных флотов, но 24-го августа вечером оно согласилось с английской точкой зрения и приказало адмиралу Роуеру оставить его легкие крейсера в распоряжении адмирала Веймисса, а самому с броненосными судами перейти в Шербург, где и оставаться в готовности выйти на защиту угрожаемым портам. Сэр Джон Френч телеграфировал о своем отступлении на Мобеж и указывал на необходимость немедленно обратить внимание на защиту Гавра.

Так как особой необходимости немедленной эвакуации этой главной базы английской армии не встречалось, то все припасы из Булони были перевезены в Гавр и вопрос о Шербурге пока оставался открытым.

Вечером 24-го августа вопрос об удержании Остенде вновь привлек к себе наше внимание. Германские раз‘езды рыскали по всей стране и бельгийские власти, хотя и не собирались

делать бесполезных попыток сопротивления серьезным неприятельским силам, не хотели давать себя разорять мелким мародерствующим отрядам. Бельгийский посланник в Лондоне в 7 час. вечера 24-го августа получил от бургомистра телеграмму, сообщавшую о желательности срочной присылки английских судов и высадки десантных партий.

Адмиралтейство, озабоченное удержанием от захвата немцами какого бы то ни было порта, могущего служить базой для подводных операций в Канале, немедленно приступило к действиям.

Вначале было решено высадить с судов десантные партии, которые, совместно с местной жандармерией, могли бы оказать должное сопротивление небольшим неприятельским отрядам, но находящаяся под угрозой территория представляла собой столь важный пункт, а нажим неприятеля на нашу армию так усиливался, что такая мера была почти тотчас признана недостаточной.

25-го августа стало известным об оставлении линии Мобежа. Армия продолжала отступление в крайне тяжелых условиях. Последствия отступления вызывали самые серьезные опасения.

С другой стороны немцы, в своем поспешном наступлении и преследовании неприятеля, оставляли открытыми свои коммуникационные линии для соблазнительного удара с моря.

Казалось, что представлялся случай помочь армии; при таком положении вещей флот не мог не протянуть руки помощи армии.

Флот должен было это сделать, не взирая на то—много или мало имелось шансов на успех. Чувство братской помощи крепко сидело в умах всего флота. Если для этой помощи есть войска — тем лучше, если нет — флот должен оказать эту помощь исключительно своими собственными силами. Как раз для этой цели была создана королевская морская дивизия, но, увы, она была еще в периоде формирования и состояла из людей еще совершенно не обученных.

Единственно, что было в большей или меньшей готовности—это батальоны морской пехоты в Девонпорте, Портсмуте и Чатаме, численностью около 3000 чел., но и эти части состояли главным образом из рекрутов, призванных из запаса. Наша VI дивизия еще не отправлялась в Гавр и должна была действовать совместно с бельгийской армией, которая должна была сосредоточиться в Антверпене для наступательных действий.

25-го августа вечером было получено приказание трем вышеназванным батальонам выступать. Командующим ими был назначен бригадный генерал сэр Джон Астон. Задача, возложенная на батальоны, заключалась в производстве диверсии на западный фланг германского наступления и в поддержке бельгийской армии в ее намеченном движении. Один батальон доставлялся на крейсерах Южных Сил, а два других на линкорах эскадры Канала. Для этой цели были назначены *Prince of Wales*, *Venerable* и *Irresistible* под флагом контр-адмирала Керри для перевозки портсмутского батальона и адмирал Бетелль с кораблями *Vengeance*, *Goliath*, *Prince George* и *Caesar* для перевозки плимутского батальона. Последние четыре корабля вместе с легким крейсером *Proserpine* и 6 эскадренными миноносцами должны были содействовать операциям на берегу, для чего к ним должны были позже присоединиться еще свежие силы флота.

В это время вошли в строй три монитора, строившиеся в Барроу для Бразилии, с открытием военных действий реквизированные нашим правительством. Над этим типом судов моряки смеялись, считая его «ересью» в морском деле, но первые же дни войны показали ошибочность этого мнения. Эти мониторы *Severn*, *Humber* и *Mersey*, вооруженные 2-мя 6″ орудиями и 2-мя 4,7″ гаубицами, были присоединены к вышеуказанному отряду.

С принятием перечисленных мер, необходимость в помощи адмирала Роуера отпадала, тем более, что французы уже смогли гарантировать безопасность Кале и Дюнкирка с суши. Роуеру было приказано возвратиться к месту его прежнего назначения, то-есть, снова вступить в состав Западного Патруля адмирала Веймисса.

Надежная защита горла Канала являлась настоятельно необходимой — армия понесла большие потери и требовала пополнений, спешно отправлявшихся в Гавр. Саутгэмптон снова был закрыт для всех судов, кроме военных и транспортных, назначенных для перевозки пополнений.

Большой интерес представляли собой распоряжения, сделанные для прикрытия всей операции. Линейные корабли адмирала Бетелля оставались у Остенде для охраны высадки. В то же время Южные Силы, включая и линейные крейсера, стоявшие в р. Хумбер, должны были произвести энергичную демонстрацию в Гельголандской бухте. Операция прикрытия высадки поглощала все миноносцы Гарвического отряда, равно как и крейсера адмирала Кэмпбелля. Суда, необходимые для Остендской операции, были взяты поэтому из

состава Дуврского Патруля, взамен которых адмирал Роуер, по просьбе Адмиралтейства, прислал свои миноносцы из Шербурга. Сам-же Роуер со своими тремя броненосными крейсерами, которые в то время были не нужны Западному Патрулю, перешел из Бреста в Шербург, где и оставался в 4-х часовой готовности на случай, если наша высадка в Остенде вызовет выход германского флота.

Таким образом даже если бы высадка оказалась неудачной, все же эта операция могла бы принести пользу, доведя дело до морского боя.

Конечно, задача предстояла не легкая, в силу необходимости высадить все эшелоны одновременно, при наличии очень свежей и туманной погоды. Судам с чатамским и портсмутским батальонами было назначено рандеву у Goodwins 26-го августа, откуда они должны были итти соединенно, но на следующее утро оказалось, что адмирал Керри не мог прибыть ранее ночи.

Адмирал Кристиан получил приказание немедленно итти в Остенде для производства демонстрации.

Одновременно с этим были получены сведения, что бельгийская жандармерия вошла в соприкосновение с немецкими уланами в трех милях от Остенде и весьма возможно, что город уже в руках неприятеля, а потому до начала высадки надлежало произвести тщательную разведку.

В 6 часов вечера адмирал Кристиан прибыл в Остенде одновременно с генералом Астоном и чатамским батальоном, но еще до того времени, как можно было произвести разведку, погода настолько испортилась, что исключала всякую возможность высадки.

Приступить к высадке оказалось возможным лишь в 3 ч. утра 27-го августа. По освобождении крейсеров адмирала Кэмпбелля от десанта, адмирал Кристиан отправил их к месту рандеву отрядов, назначенных для Гельголандской демонстрации, а сам остался до окончания высадки.

Из-за погоды и опасения минных атак адмирал Керри принужден был на ночь стать на якорь. В 3 ч. утра он снялся и, идя с закрытыми огнями, к 6 ч. 30 м. подошел к Остенде, но начать высадку не смог из-за неприбытия буксирных пароходов. В 8 ч. утра бельгийцы прислали почтовый пароходик *Princesse Clémentine*, только что закончивший высадку первого эшелона. Однако, батальон не мог высадиться из-за тесноты на набережной до следующего утра. В 4 часа вечера прибыл адмирал Бетелль и принял общее командование. Адмирал Керри ушел в Канал на

присоединение к адмиралу Бернею, адмирал Кристиан отправился руководить операциями Южных Сил.

28-го августа рано утром прибыли буксиры и закончили высадку последнего эшелона.

Силы, высаженные в Остенде, имели своей главной целью удержание района, где впоследствие могли бы быть высажены другие войска, так как сами они ни по своей подготовке, ни по снаряжению не могли действовать в поле. Генералу Астону предписывалось придерживаться береговой полосы и не удаляться вглубь страны, во исполнение чего он приступил к возведению окопов вокруг города, установив ближнюю разведку небольшими отрядами велосипедистов. Одновременно с этим французы дали знать о своей готовности произвести в Гавре посадку 4000 бельгийцев, а затем 30-го августа и 31-го августа еще 12000 человек, если мы можем гарантировать безопасность высадки в Остенде и Зеебрюгге.

Этих 12000 человек присоединили к войскам, отступившим вместе с французами от Намюра. Таким образом являлась надежда, что Остендское предприятие в дальнейшем разовьется в более крупную операцию. Пока общее положение было вполне удовлетворительно.

Мониторы только еще пришли в Дувр и таким образом все держалось лишь эскадрой адмирала Бетелля, положение которой в Остенде, принимая во внимание трудность охранения ее с моря, было не из легких.

Кроме того, следовало помнить, как уже было выяснено адмиралом Кристианом, что в случае, если слабый гарнизон подвергнется нападению, поддержать его с моря будет трудно из-за дюн, мешающих действию судовой артиллерии.

Однако, Адмиралтейство не хотело расставаться с надеждой оказать действительную помощь армии и сообщило французскому командованию, что оно гарантирует безопасность перевозки бельгийских войск. Риску было мало, так как германский флот был связан событиями на севере, которые на некоторое время обрекали его на бездеятельность.

Эти события бросили луч света на мрак, окутывающий судьбу союзников во Франции.

## ГЛАВА VII.

## Бой у Гельголанда 28-го августа.

Карты 5—9.

Идея операции против Гельголандской бухты, приведшей к бою 28 августа, возникла отчасти под влиянием стремления прикрыть Остендскую операцию.

Первоначальным нашим стремлением было утверждение нашего господства в Северном море вплотную до «вражеских ворот»; идея этой операции возникла у коммодора Кийса, который 23 августа представил командованию следующие соображения:

«Начиная с первых дней войны подлодки 8-ой, так называемой, «заморской» флотилии, несли постоянный дозор у портов Гельголандской бухты.

Служба их была исключительно тяжелой и рискованной. Неприятельские миноносцы под умелым и лихим управлением своих командиров представляли серьезную опасность: сплошь и рядом лодки бывали на волосок от гибели; несмотря на это, мужество и настойчивость, с которой они вели разведку, держали в большом напряжении неприятеля, находившегося под постоянной угрозой.

Так, 21 августа крейсер типа *Роон* избежал печальной участи быть утопленным буквально чудом.

Только благодаря случайности, ни одно из дозорных неприятельских судов не было взорвано.

Разведка эта давала прекрасные результаты, в точности установив весь распорядок и организацию охраны Гельголандской бухты.

Было выяснено, что ежедневно вечером легкие крейсера выводили миноносцы к определенным пунктам бухты, откуда последние полным ходом расходились по своим районам. С рассветом они возвращались обратно, причем около 8 ч. утра вышедшие снова крейсера их встречали приблизительно в 20-ти милях на NW от Гельголанда. Выяснилось также, что все дозорные отряды выходили всегда до наступления темноты, а возвращались с рассветом.

Эти ценные сведения, добытые подводными лодками, коммодор Кийс и предлагал использовать.

Предпринять что-либо днем не представлялось возможным, так как к югу и северу от Гельголанда значительное количество миноносцев образовывали беспрерывную линию охраны. Двигаясь все время полным ходом, они маневрировали, ви-

димо, по точно установленному плану, цель коего была—недопущение постановки заграждений и атак подлодок; поэтому Кийс полагал, что хорошо организованный набег в районе, непосредственно прилегающем к берегу, если его начать перед рассветом, принесет свои плоды и возвращающиеся ночные дозоры неприятеля не уйдут без жертв.

Однако, предложение Кийса не получило осуществления. Как раз в это время Адмиралтейство уже отложило намеченный адмиралом Джеллико совместный с Южными силами поиск к Гельголанду в виду начавшейся перевозки дивизии экспедиционного корпуса, требовавшей оставления дозора у Broad Fourteens на месте.

23 августа, когда надобность в дозоре миновала, его отозвали, и крейсера, бывшие на его поддержке, ушли на практическую стрельбу.

Предложение коммодора Кийса решено было рассматривать, как самостоятельную операцию, план которой на совещании с коммодором Тирвитом был намечен в следующих чертах: набег должен был начаться не с рассветом, а в 8 час. утра, т. е. тогда, когда ночные дозоры будут уже в гаванях, так что об'ектами нападения являлись не они, а миноносцы дневной дозорной смены, увлеченные подальше в море подводными лодками внешней линии. В остальном план сходился с планом Кийса.

Внутренняя линия 3-х подводных лодок (*E 4*, *E 5*, *E 9*) находилась к северу и югу от Гельголанда; им надлежало держаться, не давая себя обнаружить до известного момента, в удобном положении, чтобы атаковать всякий крейсер, выходящий с намерением отогнать наши миноносцы как на пути в море, так и обратно.

Внешняя линия подлодок (*E 6*, *E 7*, *E 8*) располагалась в 40 милях мористее. Этим лодкам надлежало, обнаружив свое присутствие, стараться заманить неприятельские миноносцы в море.

В набег шли 1-ая и 3-я флотилии эскадренных миноносцев со своими лидерами *Arethusa* и *Fearless*; лин. крейсера *Invincible* и *New Zealand*, только что пришедшие в р. Хумбер, назначались на их поддержку, а адмирал Кристиан с эскадрой адмир. Кэмпбелл'я должен был находиться в резерве у *Terschelling*'а [1]).

---

[1]) Крейсера Южных сил: *Euryalus* (флаг к.-адм. Кристиана), *Amethyst*, *Bacchante*, (флаг. к.-адм. Кэмпбелл'я), *Cressy*, *Hogue* и *Aboukir*.

По этому плану предполагалось, что пока лодки будут выходить на позицию, линейные крейсера и миноносцы войдут в соприкосновение друг с другом на юго-восток от Доггер-Банки, а затем в течение ночи пройдут на северо-восток с таким расчетом, чтобы в 4 часа утра следующего дня миноносцы были в 25 милях на SW от плавучего маяка Horns Reef, а линейные крейсера—далее к западу.

Отсюда миноносцы должны были начать набег, идя на юг и имея линейные крейсера у себя на правом крамболе. Не доходя 12 миль до Гельголанда, в 8 ч. утра они поворачивали на запад к берегу. Таков был первоначально намеченный план набега, в действительности развернувшегося 28 августа иначе. Когда была намечена Остендская операция, было решено с целью ее прикрытия привести в исполнение и намеченную операцию против Гельголандской бухты, при чем главнокомандующий был предупрежден, что Остендская операция может вызвать выход Флота Открытого моря.

Заключая из этого предупреждения, что его содействие желательно, адм. Джеллико предложил выслать на поддержку линейные крейсера Гранд-Флита, имея по близости наготове и эскадры линейных кораблей.

Адмиралтейство нашло излишним присутствие линейных кораблей, но просило дать линейные крейсера.

27-го августа рано утром адм. Джеллико уведомил Адмиралтейство, что он отправляет адм. Битти с крейсерами *Lion*, *Queen Mary*, *Princess Royal* и шесть легких крейсеров коммодора Гуденефа, которым приказано встретиться с линейными крейсерами *Invincible* и *New Zealand* на следующее утро в условленном рандеву.

Главнокомандующий просил дать адм. Битти указания о том, какая задача возлагается на легкие крейсера, на что ему было отвечено, что крейсера должны присоединиться к миноносцам и следовать за ними в набег.

Вскоре после полдня Адмиралтейство послало соответствующие директивы адм. Кристиану и обоим коммодорам [1]). Из них первый получил сообщение Адмиралтейства своевременно, до последних же оно по несчастной случайности не дошло и они приступили к выполнению операции, совершенно не зная, что крейсера Гранд-Флита будут принимать в ней участие.

Из-за этого недоразумения едва не произошло несчастья. В 3 ч. 30 м. утра флотилии, обнаружив шедшие к ним

---

[1]) Кийсу и Тирвиту.

крейсера, атаковали их, к счастью, безуспешно. Недоразумение скоро выяснилось и суда, соединившись, начали операцию.

Отряд коммодора Тирвита приступил к набегу точно в назначенное время (легкие крейсера двигались за ним, 5 линейных крейсеров следовали в тридцати милях, держась с правой стороны). Однако, неприятель, заподозрив по некоторым данным наши намерения, принял меры с целью обрушиться на миноносцы.

Из показаний пленных впоследствии выяснилось, что наши радио-телеграфные переговоры вызвали у них тревогу.

Почувствовав около полночи приближение значительного отряда миноносцев, неприятель решил не высылать обычных дозоров, а привести в исполнение план, ранее разработанный им на этот случай. По этому плану предполагалось выслать в качестве приманки несколько миноносцев и увлечь наши суда в глубь бухты, а затем отрезать их легкими крейсерами. План немцев являлся контр-планом нашему и создавал крайне интересное положение, при котором каждый противник старался завлечь в ловушку другого.

Наступали мы, инициатива была на нашей стороне и, очевидно, пострадать первым должен был неприятель.

Коммодор Тирвит шел к 8-ми часовому рандеву у Гельголанда на легком крейсере *Arethusa*, первом вступившем в строй из числа этого нового типа бронированных судов. Свой брейд-вымпел он поднял на *Arethuse* лишь накануне.

На его правом траверзе держалась в походном порядке подивизионно, имея 5 каб. между колоннами, 3-я флотилия эск. миноносцев.

В 2-х милях сзади шел лидер *Fearless*, ведя в таком же порядке 1-ю флотилию.

За ними, в расстоянии 8 миль, шел коммодор Гуденефф на крейсере *Southampton* с шестью легкими крейсерами. Крейсера шли по-парно в двух милях друг от друга.

### 3-я флотилия.

*Arethusa*—3.500 тонн, 28,5 узла, II — 6", 6—4".

| 4 дивизион | 3 дивизион | 2 дивизион | 1 дивизион |
|---|---|---|---|
| *Laurel* | *Laforey* | *Lark* | *Lookout* |
| *Liberty* | *Lawford* | *Lance* | *Leonidas* |
| *Lysander* | *Louis* | *Linnet* | *Legion* |
| *Laertes* | *Lydiard* | *Landrail* | *Lennox* |

1-я флотилия.

*Fearless*—3.440 тонн, 25,4 узла, 10—4".

| 5 дивизион | 3 дивизион | 2 дивизион | 1 дивизион. |
|---|---|---|---|
| *Goshawk* | *Ferret* | *Ariel* | *Acheron* |
| *Lizard* | *Forester* | *Lucifer* | *Attack* |
| *Lapwing* | *Druid* | *Llewellyn* | *Hind* |
| *Phoenix* | *Defender* | | *Archer* |

4-й дивизион 1-й флотилии (*Badger*, *Beaver*, *Jackal* *Sandfly*) был откомандирован к Хумберским линейным крейсерам. При подводных лодках были *Lurcher* (коммодор Кийс) и *Firedrake*.

Легкая крейсерская эскадра:

| | | |
|---|---|---|
| *Nottingham* | *Southampton* | *Falmouth* |
| *Lowestoft* | *Birmingham* | *Liverpool* |

Этим строем отряд шел почти три часа. Около 7 ч. утра, в трех с половиною милях на SO, был замечен неприятельский миноносец, в погоню за которым коммодор Тирвит, не меняя курса отряда, отправил 4-й дивизион (ближайший к неприятелю).

Миноносец немедленно начал уходить на SO вглубь бухты. Дивизион, следуя за ним, в скором времени заметил еще несколько миноносцев. Наши миноносцы и преследуемый неприятель вели оживленную, но за дальностью расстояния безрезультатную перестрелку.

Через полчаса они настолько ушли вперед, что происходящее между ними перестало быть видным отряду.

Погода была прекрасная и в море отличная видимость, однако, по мере приближения к берегу значительно ухудшавшаяся.

Звуки выстрелов все усиливались, почему нач. отряда, хотя в это время было замечено на SSW еще несколько миноносцев, решил итти на поддержку 4-го дивизиона и, сделав сигналы «больше ход» и «лидерам сблизиться», одновременно с этим изменил курс на 4 R влево.

Через несколько минут стало видно, что наши миноносцы ведут бой с 10-ю германскими. В 7 ч. 40 мин., изменив курс еще на 2 R влево, коммодор Тирвит, перестроив суда в строй фронта, дал полный ход и присоединился к погоне. *Fearless* с 3-й флотилией следовал за ним. Начал

сгущаться туман, видимость очень ухудшилась, расстояние, несмотря на самый полный ход, не уменьшалось и стрельба не могла быть действительной. Неприятельские миноносцы держались группами справа и слева по носу. Почти полчаса продолжался этот бой на полном ходу курсом на бухту. За несколько минут до 8 час. с севера Гельголанда показался легкий крейсер типа *Штетин*, вскоре опознанный, по его характерным трем трубам, за самого *Штетина* (3.494 т., 24 узла, X—4,1 орудий). Коммодор Тирвит повернул на него, изменив курс на 4 R к востоку, миноносцы держались за ним. В это время показался второй крейсер, двухтрубный—*Фрауенлоб* (2.656 т., 21 уз., X—4,1″ орудий), сейчас же повернувший на 16 R. Тирвит изменил курс к юго-востоку, желая вступить в бой на параллельных курсах. *Штетин* продолжал держаться контр-курсом и *Arethusa* на некоторое время попала под тяжелый перекрестный огонь.

Наша 1-я флотилия, энергично поддерживая артиллерийский огонь, выпустила несколько торпед, но все же *Arethusa* была в трудном положении.

В 8 ч. 5 м. *Штетин*, усмотрев *Fearless*, повернул на 16 R и пошел как бы с намерением укрыться за Гельголанд. *Fearless* со своей флотилией немедленно повернул к востоку и бросился за ним в погоню.

*Arethusa* осталась с меньшим из двух противников. В 8 ч. 10 м. *Фрауенлоб* повернул на юг и пошел, держась вдоль западной стороны Гельголанда. Тирвит изменил курс на немного сходящийся с противником. Погоня и бой продолжались, расстояние уменьшалось и когда достигло 20 каб., *Arethusa* выпустила две торпеды, но безуспешно.

Одно за другим орудия *Arethusa* выводились из действия и положение ее становилось серьезным.

Одна часть миноносцев 1-й флотилии отвлеклась к пароходу, шедшему хотя и под норвежским флагом, но старавшемуся пересечь курс *Arethus*'ы, видимо, с целью сбросить мины, другая вступила в бой с небольшим миноносцем, появившимся с западной части горизонта. Миноносец этот после стычки считали утопленным, но на самом деле он был в очень плачевном состоянии взят на буксир двумя неприятельскими миноносцами и уведен.

Из тумана неожиданно слева вырос берег Гельголанда. Стало очевидным, что береговые батареи откроют огонь. Отряд уже несколько пострадал и Тирвит, решив начать отступление на запад, поднял сигнал «курс на W 1/4 S» (магн.).

*Fearless* тотчас его исполнил и повернул корму *Штетину*, который быстро исчез в тумане, сам же Тирвит продолжал преследовать *Фрауенлоб*, поддерживая огонь из единственно уцелевшего 6″ орудия. В 8 ч. 25 м. удачным попаданием в передний мостик неприятеля, он принудил его укрыться под защиту береговых батарей. Казалось, что *Фрауенлоб* не удержится наплаву, но он все-таки уцелел. По показаниям взятых позже пленных, он к полдню благополучно добрался до Вильгельмсгафена, имея 50 человек убитыми и ранеными, где сообщил, что *Arethusa* выведена им окончательно из строя. Сведения эти были очень далеки от истины.

Как только *Фрауенлоб* вышел из под обстрела, Тирвит снова пошел на запад.

Этим закончилась первая фаза операции, вслед за которой очень скоро началась вторая.

*Fearless*'у, начавшему маневр отхода из бухты на $^1/_4$ часа раньше, попался на пути неприятельский миноносец. В 8 ч. 15 м., т. е. через три минуты после сигнала Тирвита о повороте на запад, впереди был усмотрен миноносец *V 187*. Состоя лидером своего дивизиона, он был занят разведкой вне границ своего обычного района и, приняв радио о том, что один из его миноносцев преследуется нами, повернул на OSO к нему на помощь.

Командир *Fearless*'а Блент открыл огонь и послал в погоню 5-й дивизион. Одновременно с этим он принял радио от коммодора Кийса, который на эскадр. миноносце *Lurcher*, согласно плана, должен был наблюдать за неприятельскими подводными лодками, могущими оказаться на пути подхода линейных крейсеров. Ввиду того, что *Lurcher* шел с моря, капитан Блент опасался, не принял ли он *Lurcher* за неприятеля, прекратил огонь, подняв сигнал, отменяющий погоню, и потерял миноносец из виду.

В 8 ч. 25 м., 5-й дивизион снова увидел тот-же миноносец на SSW на этот раз в расстоянии лишь 30 кабельт. и опять возобновил погоню; *V 187* пошел курсом West, но скоро осыпаемый снарядами повернул к югу, стараясь уйти. Вскоре ему пришлось убедиться в присутствии еще двух наших крейсеров типа «городов», оказавшихся впереди него. Это могли быть только *Nottingham* и *Lowestoft*, правая пара крейсеров Гуденеффа, отправленная им, как будет видно дальше, на поддержку флотилии.

*V 187*, видя невозможность уйти в этом направлении, повернул на 16 R, но натолкнулся на наш 3-й дивизион.

Оказавшись под огнем всех 8-ми миноносцев, он с отчаяния повернул на 5-й дивизион, сделав безнадежную попытку прорваться; через несколько минут он остановился, покрытый густым облаком черного дыма.

Было 8 ч. 50 м. Видя, что неприятель приведен в беспомощное состояние, капитан Блент оставил при нем 3-й и 5-й дивизионы, а сам с двумя другими пошел к югу на присоединение к Тирвиту.

В 9 ч., соединившись и построившись в походный порядок, они, согласно плану, пошли на запад.

До этого времени ни сам Тирвит, ни Блент никаких признаков наших линейных и легких крейсеров не обнаружили.

Адмирал Битти тем временем занял назначенную ему позицию в 50-ти милях на WNW от Гельголанда, где, в ожидании вызова, и держался, маневрируя все время большими ходами и делая повороты на 8 R из опасения подводных лодок.

В 8 ч. 30 м. коммодор Гуденефф также прибыл на свое место на WSW от Гельголанда. Получив запоздалое сообщение Тирвита, что он пришел в соприкосновение с неприятелем, Гуденефф отправил к нему на помощь *Nottingham* и *Lowestoft*. Эти крейсера вскоре заметили миноносец *V 187* и погнались за ним, но скоро потеряли его из виду в тумане. На траверзе Гельголанда они преследовали еще несколько миноносцев в различных направлениях. В 8 ч. 50 м., проходя мимо острова, они снова заметили на SW миноносцы и погнались за ними. Повидимому, последние были неприятельскими, т. к. когда крейсера потеряли их из виду (9 ч. 10 м.) и повернули на NW, они почти немедленно усмотрели соединившиеся вместе суда Тирвита и Блента, держащие курс на запад.

В остальных районах при выполнении операции произошло не меньшее замешательство. Когда начался бой, коммодор Кийс на *Lurcher*'е все еще был в неуверенности в прибытии Северных сил и, обыскав пространство, по которому должны были проходить *Invincible* и *New Zealand*, он пошел на звук выстрелов на восток. Идя этим курсом, он неожиданно увидел вырисовывающиеся в тумане два четырех-трубных крейсера.

В тумане их трудно было определить, но, повидимому, он видел *Nottingham* и *Lowestoft*, только что отделившиеся от своей эскадры.

Шли они одинаковым курсом с Кийсом, но последний не имел никаких оснований предполагать присутствие здесь английских крейсеров этого класса, а телеграфировал *Invincibl*'ю, что он вошел в соприкосновение с двумя неприятельскими крейсерами и следует за ними, не выпуская их из виду.

В 8 ч. 15 м., т. е. вскоре после отделения *Nottingham*'а и *Lowestoft*'а коммодор Гуденефф принял радио и решил итти на помощь *Lurcher*'у.

В это время он как раз приближался к своему конечному пункту, откуда должен был, согласно плана, повернуть мористее.

В 8 ч. 30 м. он повернул на запад, но, не найдя *Lurcher*'а, в 8 ч. 53 м. изменил курс к северу.

Последний поворот вскоре привел его на видимость *Lurcher*'а, но этим обстановка еще более запуталась.

Коммодор Кийс решил, что теперь перед ним не два, а четыре неприятельских судна, и начал уходить на NW по направлению к месту нахождения линейных крейсеров.

Наши легкие крейсера последовали за ним, что побудило его дать радио *Invincibl*'ю о погоне за ним четырех крейсеров, которых он старается навести на него.

В свою очередь коммодор Гуденефф, почувствовав наличие какой-то ошибки, в 9 ч. 5 м. лег курсом West, предусмотренным планом, по которому, он знал наверное, шли теперь наши флотилии.

К несчастию этот курс вскоре привел его к внешней линии наших подводных лодок, точное местонахождение которых ему наверняка известно не было. Около 9 ч. 30 м., он встретился с подлодкой *E 6* и пошел на нее в атаку, желая таранить.

Сделано это было с такой быстротой, что лодка только-только успела нырнуть под самый флагманский крейсер и не погибла исключительно благодаря лихому управлению командира капит.-лейт. Талбота, который не сделал попытки атаковать крейсер, не будучи твердо уверен в его национальности.

Гуденефф продолжал итти на запад, а *Nottingham* и *Lowestoft*, потеряв с ним связь, в 9 ч. 30 м. пошли на NNW по направлению к району, где, они знали, должны находиться линейные крейсера.

Адмирал Битти, однако, переменил свою позицию.

Убедившись, что отход наших флотилий от Гельголанда в море начался, он пошел курсом W $^{1}/_{4}$ S (магн), сообщив об этом всем трем коммодорам, которые это сооббщение и получили. *Nottingham* и *Lowestoft* его не получили и продолжали итти своим курсом, что привело к тому, что в течение всего остального дня они оказались в бездействии. Для завершения полной путаницы —в 9 ч. 45 м. состоящий при подводных лодках эск. миноносец *Firedrake* передал на *Arethus*'у радио *Lurcher*'а, что его преследуют. Тирвит немедленно повернул обратно на восток и пошел со своими миноносцами к нему на помощь.

Почти одновременно с поворотом, был замечен трех-трубный неприятельский крейсер, вероятно, *Штетин*. За ним погнались, но он скоро скрылся в тумане.

В 10 ч. показались 3-й и 5-й дивизионы 3-ей флотилии, покончившие с *V 187*. Тирвит прекратил погоню и, опасаясь оказаться слишком близко к Гельголанду, повернул на 16 R. Никаких признаков неприятеля обнаружено не было и Тирвит счел нужным приступить, насколько возможно, к исправлению повреждений *Arethus*'ы, полученных от *Штетина* и *Фрауенлоба*, так как ее ход все уменьшался.

В 10 ч. 20 м. приказав своей флотилии продолжать итти на запад 10 узловым ходом и сдав командование ею командиру *Lookout*'а капит. 2 р. Дуттону, он приблизился к *Fearless*: подняв ему и флотилии сигнал «стоп». На этой остановке он получил подробное донесение о последних минутах *V 187*.

Подробности были чрезвычайно интересны и с очевидностью показали высокий дух неприятеля, встретить который мы не ожидали. После ухода *Fearless*'а два наших дивизиона продолжали обстрел беспомощного миноносца, с 3 кабельт. Были видны удачные попадания, неприятель быстро погружался носом и почти тонул. Наши миноносцы прекратили огонь и послали шлюпки спасать экипаж.

Парламентерского флага поднято не было, кормовой флаг противника все еще был поднят. Завидев шлюпки, неприятель, повидимому, решил, что мы посылаем абордажные партии и хотим завладеть миноносцем. Однако, он не имел намерения закончить столь мирно свой доблестный бой: у кормового орудия показался офицер, наводивший его на *Goshauk*'а, лидера 5 дивизиона, находившегося лишь в 1 каб.

Снаряд попал в кают-компанию и стало ясно, что прежде спасения людей надо заставить замолчать и это орудие.

Снова открыли огонь и в 9 ч. 10 м. *V 187* пошел ко дну.

Не успели наши шлюпки подойти к месту гибели, как показался крейсер типа «Штетин», начавший энергичный обстрел.

Надо полагать это был сам *Штетин*, оставленный *Fearless*'ом и затем повернувший на запад за нашими флотилиями.

При самом горячем стремлении продолжать дело милосердия и спасти плавающих в воде людей—это стало немыслимым, но все возможное в этом направлении было сделано.

Не в правилах наших офицеров было бросать на произвол судьбы раненых людей, уже находившихся в шлюпках и еще борющихся за жизнь на поверхности воды.

Своих матросов приняли на палубу, а шлюпки оставили побежденному врагу. Взяв пленными двух офицеров, в том числе начальника отряда, и 26 матросов, наши миноносцы дали ход.

Только *Defender*'у, концевому миноносцу 3-го дивизиона, не удалось принять свою команду. Его далеко отнесло от шлюпок и он попал под такой жаркий огонь, что командир его оказался вынужденным думать о спасении своего судна, бросив шлюпки. Они считались погибшими и, конечно, погибли бы, если бы не доблестная помощь кап. лейтенанта Лиаяра, командира подв. лодки *E 4*, наблюдавшего весь бой в перископ.

Заметив крейсер, она атаковала его, выпустив торпеды, но крейсер случайно изменил курс прямо на нее и избежал попадания.

Быстро погрузившись, дабы не быть протараненной, лодка в 9 ч. 30 м. снова всплыла. Крейсер исчез, шлюпки оставались на месте и она к ним приблизилась. Шлюпки были полны тяжело ранеными немцами, наши матросы оказывали им всяческую помощь и как могли перевязывали их, разорвав на бинты собственное белье и платье. Среди спасенных было 2 офицера и 8 матросов невредимых. Бросить людей, столь храбро сражавшихся, было невозможно; не имея возможности взять всех раненых и здоровых, кап.-лейтенант Лиаяр решил принять к себе команду *Defender*'а и одного немецкого офицера с двумя матросами пленными «в качестве образца», а остальных оставить в шлюпках.

Снабдив их пресной водой и сухарями, а также компасом, и указав курс на Гельголанд, лодка в 10 ч. 10 м. пошла на SW на звуки выстрелов.

Как мы уже знаем, к этому времени 3-й и 5-й дивизионы 1-й флотилии присоединились к *Fearless*'у и в это же

время раз'яснилось недоразумение с *Lurcher*'ом и преследующими его крейсерами.

К 10 ч. эскадра легких крейсеров, продвигаясь от берега мористее, вошла в полосу лучшей видимости и *Lurcher* решил рискнуть сделать опознательный сигнал. На сигнал последовал ответ и недоразумение выяснилось. Однако, беспокойство обоих коммодоров от этого не уменьшилось. Кийс теперь знал в чем дело, но его подв. лодки не знали. Они уже ушли на запад и предупредить их не было возможности. Гуденефф телеграфировал адм. Битти, что, по его мнению, надлежит выйти вовсе из опасного района.

Движение к западу продолжалось до 10 ч. 20 мин. Линейные крейсера держались к северу и адмирал Битти, придя в расстояние 18 миль на SW 76° от своей последней позиции, опять начал маневрировать, удерживаясь на месте.

Гуденефф телеграфировал *Nottingham*'у и *Lowestoft*'у приказание присоединиться к линейным крейсерам. Этим закончилась вторая фаза операции, почти не давшая никаких результатов. Однако, на самом деле это была временная передышка, за которой последовала последняя и решительная фаза.

Когда адм. Битти получил телеграмму Гуденеффа с об'яснением всего недоразумения, рекомендующую выйти из опасного района, он ему ответил приказом не уходить далеко к югу, а держаться к северу от флотилий. Поэтому легкие крейсера, продолжавшие движение к западу и к 10 ч. 30 м. находившиеся в 30 милях от *Arethus*'ы, повернули на север.

На *Arethus*'е уже успели исправить все орудия, кроме двух 4", так что она снова была готова к бою.

Тирвит, опасаясь подойти слишком близко к Гельголанду, если придерживаться того направления, по которому он только что шел, в 10 ч. 37 м. поднял сигнал «курс NW 75° (магн.)» в расчете, что этот курс приведет его в соприкосновение с легкими крейсерами.

Так как поврежденная *Arethusa* не могла дать больше 10-ти узлов, он приказал *Fearless*'у держаться все время в видимости.

Целесообразность этой меры быстро сказалась.

В 10 ч. 55 м. на SO показался большой четырехтрубный крейсер типа *Бреслау*. Оказавшийся *Штральзундом*, он немедленно открыл меткий огонь по *Arethus*'е. Положение поврежденного крейсера очень быстро стало столь критическим, что Тирвит просил *Fearless* произвести торпедную

атаку на неприятеля. Кап. Блент перед атакой сделал миноносцам сигнал, чтобы те из них, которые ощущают недостаток в снарядах, уходили к главным силам, но ни один этого не сделал, бросившись на неприятеля. Последний, оказавшись перед превосходными силами, быстро отступил. Тирвит, предвидя ловушку с целью заманить его отряд к Гельголанду, не последовал за ним и прекратил сигналом погоню, продолжая свой беспрепятственный отход на запад, тем более, что лидер 5-го дивизиона *Goshawk* получил в бою с *V 187* серьезное повреждение. 3-я флотилия, во исполнение первоначального сигнала (в 10 ч. 20 м.), также отходила на запад, но при первых же звуках выстрелов повернула них (на 16 R). Через несколько минут вр командующий флотилией капитан 2 р. Дуттон (*Lookout*) увидел на востоке 4-ую флотилию и вернулся на свой прежний курс. В это самое время, когда *Fearless*, исполняя сигнал Тирвита о прекращении погони за неприятельским крейсером, поворачивал обратно, показался трех-трубный крейсер *Штетин*, немедленно открывший огонь.

Не теряя ни минуты, *Fearless* и *Arethusa* снова повернули и опять завязали бой—на этот раз только между крейсерами. Миноносцам по началу было приказано не ввязываться, но кап. 2 р. Дуттон, слыша звуки выстрелов *Arethus*'ы и *Fearless*, не в силах был удержаться и в 11 ч. 15 м. повернул свою флотилию на OSO. Через 5 минут лидер 1-го дивизиона *Acheron* принял радио с *Fearless*'а с приказанием атаковать и повернул по направлению к тому месту, где в последний раз были видны наши крейсера. Почти одновременно остальные суда 1-й флотилии увидели еще один трех-трубный крейсер, не вызывавший сомнения, что это был *Майнц* [1]).

В 10 ч. утра наша лодка *D 2*, стоявшая на позиции у западного Эмса, видела его выходившим из устья реки, а затем давшим самый полный ход на восток. По показаниям пленных, в момент начала боя он стоял в Боркуме, а затем поспешно вышел к Гельголанду. Получив по пути приказание итти на поддержку *Штральзунда*, он повернул на NO и наскочил на наши миноносцы, отступавшие на запад. Когда 1-ая флотилия его заметила, он находился на WSW от них на левом крамболе, идя на север на пересечку ее курса.

*Ariel*, лидер 2-го дивизиона, немедленно повернул к N, дабы занять положение, удобное для атаки; 3-й и 5-й диви-

---

[1]) *Кольберг, Майнц, Кельн*—4.200 т., 26,5 узл., 12—4" орудия.

зионы следовали за ним в кильватер. Все три дивизиона в продолжение 20 минут продолжали итти к северу, имея *Майнца* на большом от себя расстоянии, как вдруг совершенно неожиданно он повернул на 16 R.

Причина этого поворота быстро обнаружилась—ему зашли в голову четыре крейсера Гуденеффа, шедшие в строе фронта. Крейсера открыли огонь, 5-й дивизион лег на курс, параллельный неприятелю, а два других дивизиона пошли на пересечку струи *Майнца*—на присоединение к нашим крейсерам.

Появление отряда Гуденеффа об'яснялось так. Все время пока 1-я флотилия вела бой с *Майнцом*, Тирвит, отогнав *Штетин*, вел жаркий бой с *Штральзундом*, снова появившимся с севера в 11 ч. 30 м.

Хотя попаданий и не было, но снаряды неприятеля ложились очень хорошо, почему, считаясь с крайне тяжелым положением поврежденной *Arethus'*ы, Тирвит приказал своим миноносцам идти в атаку, послав одновременно Битти радио о помощи.

До 10 ч. 45 м. адмирал удерживался на месте приблизительно в 50 милях на WNW, но увидев легкие крейсера, идущие на север, начал движение на восток, чтобы сблизиться с ними.

Не успел он лечь на новый кур , как эскадра потеряла строй, усмотрев подводную лодку. Тревога оказалась ложной, но восстановление строя потребовало некоторого времени. В 11 ч. 15 м. еще до получения радио с *Arethus'*ы он приказал Гуденеффу отправить на помощь Тирвиту два крейсера, которые пошли, не зная точно места, на звуки выстрелов.

Десять минут спустя было принято и радио с *Arethus'*ы о помощи. Что же должен был предпринять адмирал Битти? Со своими крейсерами он шел курсом SW 30° и все, что он знал о ходе операции, это — что положение флотилии критическое. В радио Тирвита говорилось о большом крейсере, так как благодаря туману и плохой видимости четырех-трубный *Штральзунд* казался чем то гораздо более грозным, чем на самом деле.

Адмиралу, кроме того, приходилось считаться и с тем, что бой длился уже почти четыре часа. За это время с 8 ч. утра, т. е. с момента начала непосредственной операции у неприятельских берегов, флотилии отошли только на 10 миль и безусловно находились в опасном положении, будучи совсем близко от двух германских баз—Эмс и Яде.

Он считал, что неприятель имел уже достаточно времени для высылки значительных сил и потому сообщение коммодора Тирвита о появлении «большого» крейсера представлялось вполне вероятным.

При таких обстоятельствах, отправка легких крейсеров без близкой поддержки была опасна. Чтобы поддержка эта была действительной—она должна была появиться быстро и в превосходных силах.

Только линейные крейсера могли выполнить эту роль, но, с другой стороны, вести их туда—значило идти на очень серьезный риск.

Опасность представляли не только неприят. подв. лодки, присутствие которых адмирал Битти предполагал, но также и наши, не говоря уже о том, что не исключалась возможность появления неприятельских линейных кораблей.

Риск усугублялся сгущавшимся на востоке туманом. Все эти соображения вполне принятые во внимание, тем не менее не могли поколебать убеждения в необходимости все-таки придти на помощь флотилии. Полный штиль и зеркальная поверхность воды говорили за то, что лодку удастся заметить во время, а большой ход даст возможность увернуться от торпеды. Если немедленно идти самым полным ходом, встреча с превосходными линейными силами сомнительна.

В 11 ч. 30 м., получив третье радио *Arethus'*ы, Битти принял решение: приказав Гуденеффу идти на помощь с оставшимися крейсерами, сам он дал полный ход, держа курс па восток.

До *Arethus'*ы (место ее, показанное Тирвитом, было, $\varphi = 54°$ N, $l = 7°$ O) оставалось 40 миль.

Это решение адмиралом было принято как раз во время. 3-я флотилия, получив в 11 ч. 25 м., т. е. в то время, когда *Штетин* был отогнан, приказание приблизиться к начальнику отряда, начала уже поворачивать, чтобы подойти к *Arethus'*е, как вдруг, в этот самый момент, вблизи миноносцев начали ложиться залпы с севера. Никакого судна видно не было. Через несколько минут из тумана показался крейсер, оказавшийся *Штральзундом*. *Arethusa* и *Fearless* открыли энергичный огонь. *Acheron* со своим дивизионом, ходивший согласно сигнала *Fearless*'а в атаку на *Штетин*, увидав *Штральзунд*, тотчас же пошел на него. Избегая атаки, *Штральзунд* повернул на NW.

Тирвит, чувствуя, что неприятель одолевает *Arethus'*у, приказал своим миноносцам атаковать неприятеля торпедами.

Приказание было исполнено немедленно всеми 4-мя дивизионами—полным ходом. Два головных дивизиона, идя курсом NW, скоро нашли неприятеля в тумане и выпустили несколько торпед. Попаданий хотя и не было, но неприятель принужден был повернуть и скрылся.

3-й и 4-й дивизионы, державшиеся к югу от начальника отряда, не могли видеть неприятельского крейсера и после тщетных попыток его обнаружить соединились с дивизионом *Acheron*'а и вернулись к *Arethus*'е и *Fearless*'у. Остальные дивизионы также вернулись и весь отряд продолжал в походном порядке следовать на запад. Вскоре после полдня из тумана спереди неожиданно выскочил трех-трубный крейсер.

Это был *Майнц*, уходивший на юг от огня наших легких крейсеров, которые гнались за ним, держась на его правой раковине. Расстояние между ними сокращалось и ему не оставалось другого выхода, как уходить на юг на пересечку курса Тирвита.

*Fearless*, шедший к северу от *Arethus*'ы, быстро лег на противоположный курс к неприятелю и вступил в бой, выпустив при этом торпеду.

Она пошла столь неудачно, что *Fearless*'у самому пришлось от нее увертываться, после чего он опять повернул на поддержку *Arethus*'ы, которая с целью ввести в действие свои орудия несколько изменила курс вправо.

Тирвит снова оказался в жарком бою на дистанции 25 каб. Незная, что наши легкие крейсера следуют по пятам *Майнца*, он послал все пять дивизионов в атаку. 1-й дивизион 1-й флотилии и 1-й и 2-й дивизионы 3-й флотилии (к северу от *Arethus*'ы) построились в кильватер, повернули вправо и пошли контр-курсом на *Майнца*, два других (к югу от *Arethus*'ы) продолжали держать на запад, Весь свой огонь *Майнц* сосредоточил на крайнем 4-ом дивизионе.

Огонь был исключительно метким. Едва один из миноносцев, *Laurel*, выпустил свои две торпеды и начал поворачивать, как четвертый залп с крейсера попал в него.

Помимо полученных повреждений, у него взорвались лидитные заряды у кормовой пушки, пушка и прислуга были выведены из строя и разворочена кормовая труба. Весь миноносец исчез в облаках дыма.

Дым этот до известной степени прикрыл следовавший за ним миноносец *Liberty*, но и в него в момент поворота попал

снаряд в носовую часть. Снарядом снесло мачту и убило командира. Миноносец продолжал бой, пока не потерял в тумане *Майнца*.

Следующий миноносец *Lysander* попаданий не имел и после поворота пошел в атаку на другой показавшийся крейсер—*Штетин*. Последний миноносец *Laertes* пострадал больше всех. В него попал весь залп целиком, и хотя из личного состава было лишь шесть человек раненых, но сам миноносец оказался недвижимым, не имея в котлах воды. *Майнц* блестяще отбил атаку, но сам к этому времени сильно пострадал от перекрестного огня легких крейсеров и лидеров флотилий. На носу и на корме его были видны пожары, тем не менее он поддерживал оживленную перестрелку.

Коммодор Тирвит считал свое положение критическим, так как ясно сознавал, что немецкие крейсера сосредоточиваются к северу от него.

С *Arethus*'ы сквозь просветы тумана снова был усмотрен возвращавшийся *Штральзунд*, коему послали залп; одновременно *Fearless*, пересекая струю *Arethus*'ы и идя для прикрытия пострадавшего 4-го дивизиона, был обстрелян появившимися *Штетином* и *Кельном*, за кормой которых показался четвертый крейсер *Ариадне*. Однако, опасениям за миноносцы скоро пришел конец. *Fearless* отвлек на себя огонь *Майнца* и когда миноносцы 3-го дивизиона пошли в атаку, по ним не было сделано ни одного выстрела.

Во время атаки 4-го дивизиона *Майнц* пытался повернуть на восток, но встреченный жарким огнем, лег на прежний курс.

Эта перемена курса не дала возможности 3-му дивизиону произвести атаку, но *Lidiard*'у все-таки удался один торпедный выстрел, попавший в крейсер. Судьба *Майнц*'а была решена. Поворот на восток сблизил его с легкими крейсерами. Вслед за торпедной атакой, он остановился и был почти приведен к молчанию. Проведя столь умело и доблестно неравный бой,—он беспомощно стоял на месте.

Однако, нужно было ожидать, что его товарищи с севера, пока не оказавшие ему никакой поддержки, постараются изменить положение.

В этот момент из тумана показались в строе фронта четыре идущие полным ходом крейсера. Несколько минут сомнения и стало ясным, чьи это крейсера. Как только они были опознаны, Тирвит сделал сигнал «прекра-

тить огонь» и, предоставив *Майнца* Гуденеффу, перестроил свои миноносцы в походный порядок и продолжал отход. Однако, опасность еще не миновала.

Едва дивизионы начали выстраиваться, как вокруг них снова посыпались снаряды и скоро в северной части туманного горизонта опять показались крейсера.

В переднем опознали *Кёльна* под адмиральским флагом, за его кормой держался *Штетин*. Новые пришельцы легко могли повернуть события дня. Положение достигло наивысшего напряжения. И в этот же самый момент из тумана, с запада, вылез силуэт громадного крейсера.

Несколько минут томительного ожидания — и он оказался *Lion*'ом. За ним постепенно вырисовывались остальные четыре наших линейных крейсера вместе с 2-м и 3-м дивизионами 1-й флотилии, встретившими эскадру после атаки *Майнца*.

Адмиралу Битти оставалось пожать плоды своего решения. Следуя за легкими крейсерами, пока те не приблизились к *Майнцу*, чтобы покончить с ним, он в это самое время услышал сильную канонаду к востоку и повернул на нее. Это *Кельн* и *Штетин* громили *Fearless*'а и собранные им миноносцы (*Lysander* и 5-й дивизион 1-ой флотилии). *Fearless*, пройдя за кормой *Arethus*'ы на помощь пострадавшему дивизиону 3-й флотилии, оказался в момент появления *Кельна* и *Штетина* в восточной части горизонта и старался самым энергичным огнем отвлечь внимание противника от *Arethus*'ы и миноносцев, на помощь которым он пришел.

Не взирая на все его мужество, силы были слишком не равны, тяжелая борьба не могла продолжаться долго, но тут картина мгновенно изменилась.

Головной противника неожиданно быстро повернул на восток и начал уходить. Одновременно *Fearless* опознал *Lion*'а и понял, что это—адмирал Битти.

*Штетин* также быстро исчез. *Fearless*, видя, что теперь все дело в надежных руках, повернул и начал работу по оказанию помощи поврежденным миноносцам. Быстрый маневр поворота германского адмирала не помог: имея преимущество в ходе, Битти поспешил отрезать его от Гельголанда.

Нагоняя обреченный корабль, Битти, изменив курс несколько влево, чтобы сократить расстояние, открыл огонь. Через несколько минут под ураганом снарядов германский флагманский крейсер обратился в пылающую массу, двигающуюся на NO и пытающуюся выйти из сферы огня.

Около 12 ч. 56 м. *Кёльн* временно был оставлен адмиралом Битти, так как в этот момент впереди *Lion*'а обрисовался силует другого крейсера.

От *Arethus*'ы адмирал Битти знал о присутствии второго неприятельского судна. Дать ему уйти — было недопустимо, но отделять крейсера для погони за ним — также было нецелесообразно. Находясь столь близко от неприятельской базы можно было в каждый момент ожидать появления линейного флота неприятеля и потому эскадре следовало держаться соединенно.

В погоне приняли участие все пять линейных крейсеров, обнаруживших, что преследуемый крейсер не *Штетин*, которому в тумане удалось скрыться, а маленький *Ариадне*. Как *Кёльну*, так и *Ариадне* спасения не было [1]).

Он шел полным ходом, меняя курсы, но после нескольких залпов *Lion*'а обратился в костер, имея сильный крен. Адмирал Битти оставил его, т. к. миноносцы донесли о плавающих минах. Цель, ради которой адмирал рискнул линейными крейсерами, была выполнена и в 1 ч. 10 м., т. е. через полчаса после своего первого выстрела, он поднял общий сигнал — «отход».

Прежде чем начать отход на запад, Битти со своими крейсерами повернул влево, чтобы пройти к месту, где он был вынужден оставить *Кёльн*. Около 1 ч. 25 м. туман рассеялся и из-за него показался избитый крейсер, с развевающимися стеньговыми флагами, медленно двигающийся на *SO*. Пройдя через его струю *Lion* открыл огонь. Второй залп попал, а третий прикончил. В 1 ч. 35 м. *Кёльн* исчез.

Все возможное для спасения остатков доблестного экипажа было сделано, но напрасно. Посланные без замедления миноносцы смогли поднять из воды лишь одного кочегара. Адмирал и 380 человек погибли.

Спасение команды *Майнца* также представило не малые затруднения, работа была трудная и рискованная.

Через несколько минут после того, как легкие крейсера открыли огонь, он обратился в груду обломков и в 12 ч. 50 м. ему, видимо, пришел конец.

---

[1]) *Ариадне* вышла из Гельголанд. бухты; в 12 ч. 10 м. дня ее видела наша лодка *E4*, идущую курсом W. Около 1 ч. лодка ее опять видела возвращающуюся к востоку. Повидимому, *Кёльн* предупредил ее о подходе наших линейных крейсеров.

Поведение экипажа не вызывало ничего кроме самого искреннего восхищения и коммодор Кийс, только что подошедший к месту боя с *Lurcher*'ом и *Firedrake*, приблизился к *Майнцу* для спасения людей, прыгавших с него за борт. Гуденефф, также поспешивший на звуки выстрелов, оставил для спасения команды *Майнца* крейсер *Liverpool*, который и спустил три шлюпки.

С воды подняли много людей, но на пылающих палубах оставались еще раненые, которых видели подошедшие ближе миноносцы. Презирая всякий риск, коммодор Кийс приказал *Lurcher*'у ошвартовиться у тонущего крейсера.

Самоотверженными усилиями команды миноносца удалось снять всех раненых за исключением двух офицеров, отказавшихся покинуть свой корабль.

В 1 ч. 8 м. *Майнц* перевернулся и так быстро, что чуть чуть не проломил своими винтами *Lurcher*'а.

Отказавшихся покинуть корабль двух офицеров также удалось вытащить из воды шлюпкам *Liverpool*'я.

Из общего комплекта офицеров и команды в 380 человек было спасено 348 чел. Среди спасенных имелось 60 чел. раненых, из которых многие тяжело—умерли до прихода в порт.

В эти же минуты подбитый *Ариадне*, оставленный адмиралом Битти весь в пламени, погибал в одиночестве, не имея помощи ни откуда.

На нем погибли командир, офицеры и почти вся команда. Позже с него было подобрано несколько человек лин. крейсером *Фон-дер-Тан*, вышедшим по всей вероятности с другими линейными крейсерами, но слишком поздно, чтобы спасти положение.

Наши потери были исключительно малы. Серьезно пострадала только *Arethusa*, которую крейсер *Hogue* взял на буксир. Она потеряла: убитыми 1 офицера и 10 матросов и ранеными 1 офицера и 16 матросов.

Своими малыми потерями крейсер был обязан исключительно броне; вновь спроектированный тип судна вполне выдержал экзамен. Потери миноносцев, кроме 4-го дивизиона 3-ей флотилии, были совершенно ничтожны.

Общее число убитых на всех судах, принимавших участие в боях — было 35, раненых 40. Кроме того, все миноносцы благополучно вернулись и только два имели серьезные повреждения. Неприятель потерял три легких крейсера — *Майнц*, *Кёльн* и *Ариадне* и один миноносец *V 187*. Потери

его в личном составе превышали 1.000 человек, включая в это число 1 адмирала и 1 начальника отряда миноносцев [1].

В конце операции, благодаря решению адмирала Битти, мы оказались в превосходных силах, но в начале ее, до подхода наших легких крейсеров, немцы имели большой перевес в этом типе судов, хотя перевес этот в значительной степени ослаблялся отсутствием правильного руководства, не умевшего провести сосредоточение сил.

*Arethusa* была дважды в бою с двумя противниками и спаслась только благодаря своему 6″ орудию, а также самоотверженным торпедным атакам миноносцев и временной помощи *Fearless*'а.

Принимая во внимание недошедшие по назначению радио, результатом чего было нарушение внезапности нашего появления, что дало противнику время организовать контр-маневр, достигнутое за день все же подлежит высокой оценке.

Результаты операции столь необходимые в тот период общего печального положения на театре военных действий, заслуживают быть отмеченными, как пример того, как можно выйти из запутанной обстановки.

Однако, не будь своевременно принято совершенно правильное, соответствующее обстановке, решение адмирала Битти, результаты операции легко могли быть плачевными.

Трудно было учесть моральное впечатление нашего успеха на неприятеля, но по мнению авторитетов того времени, оно было не меньше, чем наш материальный успех.

Как раз тогда, когда немцы усиленно внушали своему неиспытанному еще в боях флоту о бездеятельности Гранд-Флита, подымая его дух убеждениями, что британский флот не осмелится оперировать в Северном море, часть его неожиданно появилась у Гельголанда.

Результаты этого появления не могли не повлиять на неприятеля самым обескураживающим образом.

Оценивая результаты операции, никогда не следует забывать этого влияния, благодаря которому неприятель не рисковал выходить с кораблями далеко от своих укрепленных баз.

---

[1]) На *Фрауенлоб*—50; *V 187*—50, *Майнц*—380, *Кёльн*—380; *Ариадне*—275. Итого 1,135, не считая потерь на других крейсерах и миноносцах.

# ГЛАВА VIII.

## Эвакуация Остенде и перенесение базы армии в Сен-Назар.

Карта 2 (стр. 139).

Результатом боя у Гельголанда было обеспечение безопасности высадки в Остенде войск, прибывающих из Гавра, и получение адмиралом Бетеллем возможности продолжать сохранять свое положение с меньшими опасениями торпедных атак, но, в общем, положение в Остенде по техническим причинам оставалось неблагоприятным. Кроме высоких песчаных дюн, мешавших действию судовой артиллерии, большое осложнение создавало многочисленное гражданское население. В случае быстрой эвакуации гарнизона под прикрытием судовой артиллерии население неминуемо попадало под обстрел.

Эти соображения выдвинули вопрос о замене Остенде Зеебрюгге. Такая замена одобрялась как французским командованием, так и адмиралом Беттелем и генералом Астоном.

Гражданское население Зеебрюгге было малочисленно, набережные удобны для высадки, а поддержка сухопутных войск с моря упрощалась тем, что мониторы имели возможность войти в канал Брюгге.

Окончательное решение относительно Зеебрюгге еще не состоялось, когда утром 30-го августа прибыл первый эшелон бельгийцев в количестве 4.000 чел.

В 2 ч. 30 м. все они были высажены и немедленно, по железной дороге, отправлены в глубь страны. Наша морская пехота продолжала занимать свои позиции вокруг города протяжением в $5^1/_2$ миль. В это же время французы сделали еще одно предложение — заменить Остенде не Зеебрюгге, а Дюнкерком, так как этот город представлял не только лучше оборудованный и удобный во всех отношениях порт, но еще был хорошо укреплен с суши и имел гарнизон в 20.000 чел. Поэтому Дюнкерк был в состоянии легко отразить попытки неприятеля; единственным его недостатком являлась удаленность от Антверпена, затрудняющая совместные действия с полевой бельгийской армией. Возможно, что предложение французов и было бы принято, но события, развернувшиеся на главном театре, все переменили. Произведенная французским кавалерийским корпусом генерала Сордэ

операция на левом (английском) фланге в направлении на Камбре с целью ослабить нажим неприятеля на наши переутомленные силы привела к успеху. 26-го августа у Ле-Като после упорного боя генералу Смитт-Дориен'у удалось не только нанести немцам удар, приостановивший их стремительное преследование, но и самому перейти в наступление в течение 2-х последующих дней. К 29 августа армия генерала Френча заняла пространство позади Уазы и смогла закончить развертывание. Оба фланга английской армии были удлинены прибывшими с юга французскими войсками. Однако, положение все-таки не соответствовало желаемому и после посещения генералом Жоффром британской главной квартиры было решено отступить на Марну, что диктовалось стратегическими соображениями.

Этим отступлением французы противопоставляли свою тонко продуманную стратегию стремительному натиску неприятеля.

Важно было прежде всего обеспечить себя от возможных неудач, так как в этом случае ген. Френч терял свою главную коммуникационную линию с Гавром, находившуюся под угрозой со времени оставления Амиена, у которого немцы уже появились. Поэтому вопрос о переносе базы далее на запад был решен под влиянием этой угрозы, особенно обострившейся с 24 августа.

24 августа всякое движение транспортов с войсками и военными грузами в Булонь и Гавр было приостановлено и наше правительство подняло вопрос о перенесении базы в Шербург.

Однако, положение вообще оставалось настолько неясным, что прийти к окончательному решению не представлялось возможным и, несмотря на то, что по требованию военного министерства в Гавре уже стояло 6 транспортов, готовых начать эвакуацию этого порта, все же туда продолжали направлять войсковые части и грузы, хотя по прибытии в Гавр они не выгружались. Булонь в это время эвакуировался окончательно и относительно его сомнения не было.

Эта неопределенность продолжалась два-три дня, создавая тяжелую работу Адмиралтейству в отношении транспортов, которые скоплялись в Гавре, загромождая этот порт все больше и больше.

События на сухопутном фронте тем временем шли быстро и к 29 августа стало очевидным, что, если экспедиционные силы будут продолжать расчитывать на свою первоначальную базу, — дело весьма возможно окончится катастрофой.

Перенесение базы и перемена главной коммуникационной линии представляется вообще нелегкой задачей даже и для победоносной армии, а тем более эта задача усложняется для армии, находящейся в отступлении, несущей тяжелые потери и требующей пополнений. Кроме всего этого все снабжение армии зависило от обеспеченности морских путей сообщений, не говоря уже о том, что ее база переносилась из закрытого моря в открытое.

В Канале не было ни одного порта, пути сообщения с которыми могли бы считаться вполне безопасными; даже Шербург не удовлетворял в этом отношении. Трудности предстояли громадные, но останавливаться перед ними не приходилось и 29 августа ген. Френч окончательно решил перенести базу в Сен-Назар в устье Луары.

Перед Адмиралтейством вставала новая тяжелая задача, нарушающая все мероприятия по охране морских коммуникационных линий армии. Если бы задача состояла только в охране линий, по которым шло снабжение армии, дело было бы проще, но вопрос был сложнее. Перевозка экспедиционных сил не закончилась; в течение ближайших дней предстояло отправить во Францию VI дивизию, которую теперь приходилось направить в Сен-Назар. Обстановка перевозок совершенно менялась, задача сводилась уже не к охране коротких путей через Канал, а линий, идущих вокруг Ушана в Бискайский залив.

Организация охраны этого пути была делом очень трудным. Силы, необходимые для прикрытия перевозок, могли быть взяты только из флота Канала. Поэтому отвлечение частей этого флота на такую второстепенную операцию, как занятие Остенде, операцию хотя и желательную, но в данный момент потерявшую свое первенствующее значение, было невозможно.

Вопрос этот не вызывал сомнений тем более, что 10.000 бельгийцев, на которых возлагалась задача активной борьбы, были настолько потрепаны предыдущими тяжелыми боями, что требовали продолжительного отдыха.

В полночь с 30-го на 31-е августа адмирал Бетелль получил неожиданное приказание немедленно эвакуировать батальоны морской пехоты и обратился с просьбой прислать ему в помощь крейсера адмирала Кэмпбелля.

В 4 часа утра 31-го августа генерал Астон получил такое же приказание и работа началась тотчас же. Батальоны численностью около 3.000 человек были расположены на фронте приблизительно в 7 миль длиной, имея при себе боль-



Английский канал.
ENGLAND
ENGLISH CHANNEL
NORTH SEA
BELGIUM
FRANCE
BAY OF BISCAY
BRISTOL
LONDON
Southampton
Portsmouth
WIGHT
Portland Bill
Portland
Plymouth
Beachy Hd
Dover
Deal
Sandwich
N Foreland
Goodwin
Walmer
STRAITS OF DOVER
Calais
C. Gris Nez
Boulogne
Dunkirk
Ostend
Zeebrugge
BRUGES
GHENT
ANTWERP
BRUSSELS
Namur
Meuse
LILLE
Arras
Cambrai
Le Cateau
Amiens
Dieppe
HAVRE
ROUEN
PARIS
Marne
C. de la Hague
Cherbourg
St. Malo
St. Brieuc
Brest
Raz de Brest
Loire
St. NAZAIRE

Карта 2.

шой запас патронов, различной аммуниции и около 200 тонн провианта, к набережной вела лишь одна дорога, а на берегу имелся лишь один кран, но не смотря на эти затруднения в 5 час. вечера все было погружено на суда адмирала Бетелля еще до прибытия крейсеров адмирала Кэмпбелля. Утром в разгар работы были получены сведения о выходе немецких линейных кораблей *Поммерн* и *Брауншвейг*, а потому адмирал решил не ждать прихода Кэмпбелля, полагая, что он мог понадобиться в другом месте. Тревожное известие не подтверждалось и в 8 ч. 30 м. вечера эскадра снялась с якоря и вышла поотрядно в порты, назначенные для высадки батальонов.

Хотя Остендское предприятие не дало существенных результатов, но Адмиралтейство вполне правильно оценило произведенную работу, высказав в письменном обращении к генералу Астону следующее: «Вся операция была произведена так, что несомненно делает честь корпусу морской пехоты. Принимая во внимание спешность снаряжения всей экспедиции и невозможность сделать заранее многие нужные распоряжения как по формированию штаба экспедиции, так и по многому другому, быстрота, с которой батальоны погрузились, высадились и затем эвакуировались, заслуживает высокой похвалы».

Значение экспедиции было чисто моральное. Вполне возможно, что немцы не имели намерения занимать Остенде, но население этого не знало. Наши войска застали население угнетенным, почти в паническом состоянии, а оставили его в бодром, уверенном настроении.

Экспедиция как бы служила доказательством того, что Англия не останется равнодушной к судьбе Бельгии, если у нее на то будет хоть малейшая возможность. В тот период войны, в то страдное для Бельгии время, это было немаловажной поддержкой.

Как только закончилась эвакуация Остенде, началось перенесение базы. Задача предстояла не из легких. В Гавре и Руане, кроме 15000 сухопутных войск и 1500 лошадей и бесчисленного количества боевого и интендантского снабжения, находилось еще не менее 60.000 тонн жидкого топлива, о котором французское правительство, переехавшее 2 сентября из Парижа в Бордо, особенно беспокоилось. Для этого и других грузов Адмиралтейству пришлось приготовить наливные пароходы и достаточное количество транспортов. На долю транспортного отдела Адмиралтейства кроме забот,

связанных с перевозками своих грузов, ложилась еще работа по оказанию помощи союзникам.

Отступление на Марну оставляло в изолированном положении войска в Дюнкерке и в северных департаментах Франции, а с занятием немцами Амиена, отход этих войск сухим путем представлял слишком большой риск. Из Дюнкерка все войска, кроме необходимого гарнизона, были перевезены на французских транспортах в Гонфлер; что же касается частей, расквартированных в северных департаментах в количестве 25.000 человек, то их перевозка требовала помощи Адмиралтейства. Эта помощь была оказана весьма охотно, все войска были погружены на английские суда и доставлены в Ла-Рошелль.

Таким образом были перевезены из Гавра в Остенде 2.000 боеспособных бельгийцев, 2.000 лошадей и 10.000 французов из Кале в Шербург. Транспортный отдел Адмиралтейства вполне справился с выпавшей ему задачей. Через три недели после полученного приказания Руан, Гавр и Булонь были очищены и к 16 сентября последние транспорты с грузами прибыли в Бордо и Ла-Рошелль. За последние 6 дней эвакуации из Гавра было погружено 20.000 людей, 4.000 лошадей и 60.000 тонн грузов.

Эта деятельность еще больше, чем высадка в Остенде, показала, что британский флот был в состоянии сыграть непосредственную роль в знаменитом отступлении, разрушившем задуманный план неприятеля. Эта роль с очевидностью показала, какую свободу маневрирования может дать полевой армии флот, твердо удерживающий в своих руках коммуникационные пути вдоль побережья.

Со времен Велингтона в его знаменитую кампанию 1813 года не было ничего подобного. Как и тогда, когда Адмиралтейство и лорд Кейт создали удивительную организацию в деле спешного переноса базы из Лиссабона, также и теперь, при переброске базы из Гавра в Сен-Назар, все было выполнено прекрасно. Роль флота в ту кампанию почти позабыта, но она должна быть записана на страницах истории, так же, как и нынешняя.

Помощь, оказанная флотом армии по первому призыву ее Высшего Командования тем более знаменательна, что была выполнена в момент опасного положения самого флота.

Оголение северного берега Франции немедленно возбудило прежнюю тревогу за безопасность тех наших портов, от которых столь сильно зависело владение нами Каналом. Поэтому Адмиралтейство снова обратилось в Париж с просьбой

дать исчерпывающие сведения о состоянии укреплений Кале и Дюнкерка. «Эти пункты», писало Адмиралтейство, «имеют значение первостепенной важности в деле всех наших распоряжений по флоту, мы озабочены иметь самые точные сведения обо всем, что касается состояния их обороны». Ответом на этот запрос последовали заверения успокоительного характера: французы за них не опасались. Что же касается Булони, то этот порт считалось невозможным укрепить с суши, а потому, как военный порт, он был оставлен совершенно, причем были сделаны все приготовления по заблокированию его для предупреждения возможности использования его неприятелем.

Беспокойство Адмиралтейства за безопасность портов Дуврского пролива являлось понятным, так как с переменой главной коммуникационной линии армии деятельность флота Канала переносилась к западу.

Хотя новый путь, по которому должна была следовать VI дивизия, входил в зону деятельности Западного Патруля, однако, с целью усилить охрану перевозок и на случай могущей потребоваться поддержки адмирал Берней с присоединением к нему эскадры адмирала Бетелля перевел весь свой флот 3 сентября в Портланд.

Западный Патруль, состоявший из соединенных англо-французских сил, теперь находился под командованием адмирала Веймисса. Эта перемена произошла с момента, когда адмирал Роуер со своими броненосными крейсерами, по просьбе Адмиралтейства, был отделен для оказания поддержки Остендской операции. Эскадра, оставшаяся под флагом британского адмирала, была достаточно сильна для исполнения возложенной на нее задачи. Кроме 4-х легких крейсеров — *Charybdis*, *Diana*, *Eclipse* и *Talbot* — в ее состав входили 4 французских броненосных крейсера и 3 вооруженных коммерческих парохода. Для несения сторожевой службы этих сил хватало вполне, но их, когда на них была возложена обязанность охранять новый путь в Сен-Назар, оказалось недостаточно. Надо было не только воспрепятствовать прорыву немецких крейсеров, находившихся в Атлантическом океане, но в особенности следить за немецкими судами, укрывшимися в испанских и португальских портах. Подозревалось, что некоторые из последних вооружены, и адмирал Де-Робек делал все возможное, дабы не выпустить их безнаказанно, но его эскадра была настолько перегружена службой по защите торговых путей и конвоирования транспортов, что наблюдение за этими судами не могло быть действительным.

По первоначальному плану задача адмирала Де-Робека заключалась в наблюдении за районом Ушан—Финистер, но впоследствии главное его внимание было обращено на торговые пути у берегов Португалии и южнее. Ни он, ни находящийся южнее его адмирал Стоддарт, не могли отделить ни одного корабля, а к довершению затруднений, через неделю адмирал Веймисс должен был итти в Сен-Лауренс и отправиться оттуда в составе Канадского конвоя в Англию. В это же самое время Ланкастерская территориальная дивизия должна была отбыть в Александрию.

Вопрос разрешился при помощи французской Атлантической эскадры—адмирал Роуер разделил свою эскадру, отправив вторую бригаду охранять район Ушан—Финистер, а сам с первой остался в Шербурге, будучи на готове двинуться на восток или запад, смотря по обстоятельствам.

---

## ГЛАВА IX.

## Планы океанских операций и крейсерство всп. крейсера «Кайзер Вильгельм дер Гроссе».

Причины, привлекавшие внимание адмиралов Де-Робека и Стоддарта к югу, проистекали от влияний, чувствовавшихся по всему свету. К середине августа обе эскадры вполне освоились со своими районами, то-есть с районами у берегов Португалии и у западного берега Африки, но только что наладившаяся их служба по охране торговли была скоро нарушена двумя обстоятельствами: 1) решением сосредоточить все сухопутные силы империи в Европе, другими словами, перевезти их из колоний в Англию и 2) началом операций против немецких заокеанских владений.

На первый взгляд казалось, что эти операции являются преждевременными и нерациональными, так как они требовали выделения сил флота и армии из состава сил, сосредоточенных в Европе, но это только так казалось. Вопрос обсуждался со всех сторон и принятое решение основывалось на тщательно продуманных стратегических соображениях.

Для выяснения, какие именно заокеанские операции можно предпринять, Комитетом Имперской обороны была основана с первых же дней войны особая комиссия, в состав которой вошли представители Адмиралтейства, военного министер-

ства, министерства иностранных дел, колоний и по делам Индии. Преобладающее значение в этой комиссии имели представители Адмиралтейства, тем более, что председателем ее был назначен адмирал сэр Генри Джаксон, бывший начальник морского генерального штаба. Комиссия вошла в тесную связь с сухопутным генеральным штабом и на ее обязанности лежало представление Кабинету соображений о тех или иных операциях, кои могли определенно повлиять на ход войны.

В основу своих решений комиссия положила принципы, по которым не допускались операции, мешавшие сосредоточению имперских сил на главном театре и нарушавшие безопасность главнейших торговых путей на море. Операции по захвату неприятельских колоний допускались лишь там, где мы вполне владели морем.

Операция не считалась приемлемой, если она не могла быть произведена местными силами и не оказывала существенного влияния на общий ход войны, в особенности если она так или иначе не способствовала усилению нашего контроля над океанскими путями.

Операции, производимые в соответствии с этими требованиями, фактически не вызывали разбрасывания сил, а лишь содействовали усилению мер, направленных к охране океанской торговли; другими словами, они содействовали тем мерам, без которых все усилия на главном театре оставались бы бесплодными.

Руководствуясь вышеизложенными принципами, не трудно было притти к выводу, что операции должны производимы средствами флота и клониться, главным образом, к уничтожению неприятельских баз и центров разведки. Опыт показал, что, пока такие пункты находятся в руках неприятеля, очищение океанов от вражеских крейсеров является задачей трудно осуществимой и длительной.

Руководящая идея комиссии заключалась не в захвате неприятельской территории, а в защите наших океанских путей. Единственная цель этих операций сводилась к лишению неприятеля его угольных и радио-телеграфных станций. Из них главнейшими являлись: Киао-Чао, чрезвычайно важный пункт, имел укрепления, недоступные для тех сил, которые можно было ему уделить. Другими серьезными объектами были Luderitz Bay в юго-западных африканских владениях Германии с радио-станцией в Windhuk'е и Dar-es-Salam'е— на восточном берегу Африки. Luderitz Bay требовал слишком больших сил, успех операции в Dar-es-Salam'е зависел от

местных морских сил и от того, какое количество войск могла бы дать Индия сверх тех, кои уже были отправлены на замену средиземноморских гарнизонов.

Остальные пункты, обратившие на себя внимание комиссии, представляли меньше затруднений, но все они были достаточно важны как коммуникационные центры.

Ключ всей германской системы телеграфных сообщений в Атлантике находился в Тоголанде в Гвинейском заливе, смежном с нашей колонией на Золотом берегу. Здесь высокомощная радио-станция в Kamin'е непосредственно сообщалась со станцией в Науене близ Берлина, связывая таким образом столицу с германскими западно-африканскими владениями, а оттуда с Южной Америкой по трем германским кабелям из Monrovia в Либерии в Пернамбуко. Эти кабели оканчивались в нейтральных странах, а потому, хотя они и были германскими, их решили не трогать. Все, что требовалось, решено было достигнуть без излишних трений, разрушением станции в Kamin'е.

Необходимо было начать действовать немедленно, тем более, что с такой операцией местные силы справились бы сами.

По счастливой случайности генерал Добелль—инспектор всех колониальных западно-африканских войск—был в это время в Англии: совместно с ним был вскоре выработан соответствующий план, по которому операция возлагалась на войска Золотого берега и Sierra Leone. Занятие соседнего Камеруна также предусматривалось планом и было поставлено как одна из ближайших важных задач, так как в гавани Duala укрывалось несколько пароходов компании «Воерман» с весьма вероятным намерением вооружиться и быть использованными в качестве крейсеров. Здесь операция возлагалась на гарнизон Nigeria, если только удастся его несколько подкрепить.

В Тихом океане также было намечено несколько пунктов в расчете на помощь австралийских и ново-зеландских сил; из них главными были германская Новая Гвинея, включая архипелаг Бисмарка [1], острова Yap в группе западных Каролинских островов, островов Nauru к югу от Маршальских островов и остров Apia в группе Самоа.

Пренебрегая в тот момент всякими попытками захватить германскую Новую Гвинею, как не удовлетворяющими прин-

[1]) Два главных острова *New Pommern* и *New Mecklenburg* до разграничения сферы интересов в 1885—86 г. назывались *New Britain* и *New Ireland*.

ципам, изложенным в начале этой главы, было решено для начала захватить главный ее порт—Rabaul и поручить это дело австралийским силам для использования Rabaul'я как базы для дальнейших операций по уничтожению подводных кабелей и радио-станций на островах Yap и Angaur в группе Pelew.

Новой Зеландии было предложено предпринять подобную же операцию против Самоа.

На адмирала Джаксона, кроме высшего руководства этими заокеанскими операциями, возлагалась также и организация дела имперского сосредоточения сил. Соединение этих двух функций, если и не вполне логичное в теории, на практике оказалось удачным. Работа по перевозкам колониальных гарнизонов, войск из Индии и доминионов, тесно соприкасалась с развертыванием заокеанских операций.

Для успеха дела сосредоточения требовалось весьма точное согласование планов с наличными морскими силами и особо точное согласование этих сил с требованиями конвоирования транспортов и защиты торговли. Хотя при разработке вопросов о заокеанских операциях руководящая идея ставила эти операции на второе место, выдвигая на первое защиту торговли, тем не менее требования европейского театра по доставке подкреплений в свою очередь отодвигали в сторону вопрос о защите торговли, а заокеанские операции, по мере занятия неприятелем территорий в Европе, начинали приобретать значение операций, как бы вознаграждающих потерю этих территорий.

Такой оборот дела, повидимому, являлся неизбежным и, во всяком случае, был повторением того, что было всегда в прежних войнах, когда не могли точно разграничить—где же начинается овладение дальними базами неприятеля и где—захват территории в качестве компенсации.

В наше время повторение старой тенденции отчасти об'яснялось энтузиазмом, который проявили доминионы в деле помощи империи, энтузиазм совершенно неожиданный для врагов и ими в расчет не принятый.

Приходилось не только прислушиваться к голосам братских государств, желавших как можно скорее доставить свои части в передовые линии, но надо было также оказать и всю возможную помощь для вытеснения неприятеля с территорий, находившихся в самом близком соседстве с этими государствами. С этим надо было очень и очень считаться; удовлетворение желания доминионов и колоний было вопросом

крайне деликатным и сложным. Сталкиваться с подобными вопросами не приходилось ни нашим союзникам, ни врагам.

Вполне естественно, что при необходимости согласовать так много требований и неотложных нужд неожиданное осложнение с переброской базы в Сен-Назар ставило Адмиралтейство в деле распределения морских сил в очень трудное положение.

14 августа, когда адмирал Стоддарт закончил развертывание своей эскадры на линии Зеленые—Канарские острова, комиссия адмирала Джаксона постановила начать операции немедленно не только в Тоголанде, но и в Камеруне. К этому времени, благодаря энергии губернатора Золотого берега Робертсона и содействию генерал-губернатора французских владений в Западной Африке, а также помощи губернатора Дагомеи, организация экспедиции против Kamin'ы уже значительно подвинулась вперед.

В первый день начала военных действий был мобилизован отряд в составе полка войск Золотого берега с приданными к нему другими мелкими частями, под командой подполковника Брианта. Был послан офицер в Lome, главный немецкий порт, с требованием сдаться. Немцы вначале отказались, давая обещание соблюдать «нейтралитет», что, конечно, было отвергнуто, а затем 7-го августа согласились. Губернатор покинул Lome и большая часть местности перешла в наши руки. Было решено организовать в Lom'е базу для наступательной операции против Kamin и одновременно с этим все наличные союзные силы из Северной Дагомеи, Нигерии и Золотого берега повели наступление с целью овладения северной частью территории.

Подполковник Бриант не терял времени и уже 12 августа весь его отряд вошел в Lom и начал спешно готовиться к тяжелому походу на Kamin'у.

Радио-телеграфная станция находилась в 100 милях, в глубине страны, в горах близ Atakrate; подход к ней шел по двум дорогам—железной и грунтовой, составлявших два узких дефиле, тянувшихся в почти непроходимых джунглях.

Немцы, отступая, взрывали мосты, портили дороги и всячески старались препятствовать нашему наступлению. Однако, первое серьезное сопротивление было ими оказано только у станции Agbelufoe в 25 милях от берега. Здесь они энергично атаковали наш передовой отряд, который, успешно отразив нападение, продержался до прибытия главных сил.

По подходе последних немцы были обращены в бегство и отступили на 30 миль.

После трехдневного отдыха наша колонна, получив подкрепление в виде роты сенегальских стрелков, двинулись дальше и 21-го августа наткнулась на неприятеля, сильно окопавшегося на реке Chra в 25-мильном расстоянии от Kamin'ы. Бой длился в течение всего дня безрезультатно; ночью подполковнику Брианту удачным маневром удалось выбить неприятеля и обратить его в бегство. Одновременно с возобновлением движения подполковника Брианта к Kamin подходили французская колонна майора Лакроа из Дагомеи и одна наша из Верхнего Золотого берега. В ночь с 24-го на 25-е августа радио-станция была взорвана и на следующий день вся колония сдалась безусловно.

Военные действия против Камеруна представляли собой более сложную операцию.

В ней главное участие должны были принять войска из Нигерии при обещанной французами поддержке войсками из Сенегала. Только 15 августа, на совместном с французами совещании в Адмиралтействе, был выработан план, по которому немедленно посылался в Fernando Po крейсер для блокады Камеруна.

Так как приход такового естественно являлся как бы предупреждением противнику, то войска надлежало доставить как можно скорее. Через три недели французы могли иметь готовыми в Дакаре 2000 человек при 6-ти орудиях, Сиерра-Леона давала 600 человек и Нигерия 1700 человек при 10-ти орудиях. Базами были выбраны Fernando Po и Lagos; доставку этих частей должны были выполнить английские транспорты.

В соответствии с этим планом адмирал Стоддарт получил приказание отправить крейсер *Cumberland* в Fernando Po с тем, чтобы он предварительно отконвоировал в Тоголанд транспорт с войсками из Сиерра-Леоне, так как там для конвоя не имелось ничего кроме к/л. *Dwarf*.

Исполнив полученное приказание, адмирал Стоддарт лишился своей самой сильной боевой единицы.

Не успело Адмиралтейство сделать все необходимые распоряжения как угроза нашей торговле, предвиденная адмиралом Джаксоном, стала реальной. Несколько часов спустя, было получено известие, что в районе адмирала Стоддарта появился немецкий вспомогательный крейсер, начавший свою «игру» на торговых путях. Это был *Кайзер Вильгельм дер Гроссе*, прорвавшийся еще в первые дни войны, когда не был еще организован Северный Патруль, в Атлантический океан. 4 августа выйдя из Бремена и пройдя незамеченным под

Скандинавским берегом, он направился к северо-восточному берегу Исландии, где сутки простоял во льдах.

В этом районе он потопил траулер *Tubal Cain*, а затем, удачно пройдя необнаруженным Атлантическим океаном, устремился на пути охраняемые Стоддартом. Здесь, в течение 15 и 16 августа, к юго-западу от Канарских островов, он захватил 4 британских парохода: *Galician* из южной Африки, *Kaipara* из Монтевидео в Бристоль с грузом мороженого мяса, *Arlanza* — почтово-пассажирский из Буенос-Айреса и *Nyanga* с грузом в Гамбург. Со всеми этими судами немцы поступили человечно —*Galican* и *Arlanza*, как имевших пассажиров, после снятия радио-станций, отпустили, а двух других утопили, сняв предварительно команду. Операции в Тоголанде и в Камеруне оставили Стоддарту один лишь крейсер *Cornwall*, но последний узнал о случившемся лишь 17 августа от *Arlanza*, который имея запасную радиотелеграфную сеть, при первой же возможности ее вооружил и дал знать о происшедшем.

Адмиралтейство, узнав о случившемся через Лас-Палмас, немедленно приняло соответствующие меры: адмиралу Де-Робеку было приказано отправить *Highflyer* на усиление адмирала Стоддарта, взамен которого ему самому посылался *Challenger* из Бристольского канала и *Minerva* с Ирландской станции. Кроме того, Стоддарту вскоре посылался вспомогательный крейсер *Macedonia*.

Одновременно к мысу Доброй Надежды были отправлены вспомогательные крейсера *Armandale Castle* и *Kinfanus Castle*, а в южную Америку *Otranto* и—работа закипела.

Первым результатом явился захват *Kinfanus Castle*'ом германского барка *Вернер Виннен* с 4000 тонн угля, отправленного с призовой командой в Сиерра-Леоне.

На следующий день адмирал Стоддарт на пути в этот порт захватил угольщика *Профессор Воерман*, видимо поджидавшего дружественный крейсер.

24 августа наш консул в Las Palmas донес, что 17 августа *Кайзер Вильгельм* вышел в Rio-de-Oro, пустынное якорное место в испанских владениях на Сахарском берегу совместно с пароходом *Дуала*, который недавно был в Las Palmas, откуда по настоянию испанских властей вышел через 48 часов, повидимому, в Нью-Иорк.

Командир *Highflyer*, капитан Бюллер, извещенный об этом, не теряя ни минуты, вышел по назначению и 26 августа застал своего противника, грузящего уголь в Rio-de-Oro, ошвартовленного между двумя пароходами. Третий угольщик

стоял поблизости, как бы представляя доказательства той широкой организации, с которой у немцев было поставлено дело снабжения углем их крейсеров.

Имея неоспоримый перевес в силах, командир *Highflyer*'а предложил немцам сдаться [1]), на что последовал немедленный ответ: «Германские военные суда не сдаются, предлагаю Вам соблюдать испанский нейтралитет». Ответив на это сигналом, что немцы сами его нарушают, капитан Бюллер добавил, что если они не сдадутся, то он их потопит, и предупредил угольщиков, чтобы они отдавали швартовы и отходили.

Последовал вторичный отказ. Капитан Бюллер, дав противнику $1^1/_2$ часа, чтобы освободиться от угольщиков и выйти в море, отошел на необходимую для безопасности от попаданий в берег дистанцию и в 3 ч. 10 м. дня открыл огонь.

Немцы энергично отвечали. Завязавшийся неравный бой продолжался полтора часа. В 4 ч. 45 м. *Кайзер Вильгельм* прекратил огонь и команда его начала садиться в шлюпки. Во избежание дальнейшего кровопролития, капитан Бюллер сигналом потребовал спуска флага и отправил шлюпки под флагом Красного креста с медицинскою помощью.

Не успели шлюпки подойти к избитому судну, как оно затонуло на мелководье.

Немецкая команда, высадившаяся на берег с винтовками, заняла под защитой песчаных береговых пригорков угрожающее положение, а потому наши шлюпки были отозваны и немцы предоставлены собственной участи.

Итак, через десять дней после начала крейсерской деятельности, этот единственный крейсер, вышедший из Германии, закончил свою карьеру. Потери его остались неизвестны, потери *Highflyer*'а заключались в одном убитом и пяти легко раненых. Повреждения были настолько незначительны, что *Highflyer* остался на своем посту. Британские пленные с *Galician*, *Kaipara*, *Nyanga* и *Tubal Cain* вовсе не пострадали, так как германский командир до боя пересадил их на один из угольщиков. Поступок этот, конечно, делает честь его великодушию.

Потопление *Кайзер Вильгельма* было исключительно удачным эпизодом, так как, повидимому, нарушало план единственной предпринятой немцами в этом районе операции против нашей торговли.

---

[1]) *Highflyer*—5600 тонн, 21,1 узл.; XI—6" и VIII—12 фунт. *Кайзер Вильгельм*—VI—10,5 см. (около 4").

Из захваченного дневника выяснилось, что крейсер имел директивы итти в Южную Америку, где в слабо защищаемом районе должен был встретить соотечественника. Подробности этого плана будут рассказаны в своем месте.

Испанское правительство сделало представление против нарушения нами нейтралитета, но, убедившись из полученных раз'яснений, что *Кайзер Вильгельм* в продолжение 9 дней укрывался в пустынной гавани, использовав там не менее 4 угольщиков, испанское правительство признало виновными обе стороны и послало хотя дружеский, но энергичный протест обоим державам.

Неожиданно появившаяся активность немцев лишила адмирала Де-Робека возможности отвлекать свое внимание куда-либо севернее Финистера. Как только получились первые известия о *Кайзере Вильгельме*, ему было приказано отправить вспомогательный крейсер *Marmora* на присоединение к *Highflyer*'у. Сам он, оставив в крейсерстве у Лиссабона *Sutlej*, поспешил на Мадеру, где получил указания на необходимость наблюдения за районом Азорских островов, для чего туда был отправлен крейсер *Vindictive*. 8 сентября последний захватил немецкий угольщик с 5000 тонн английского угля, давшего ему возможность значительно продолжить свое крейсерство.

Погрузка в португальских портах не встречала никаких затруднений: Португалия, хотя и об'явила нейтралитет, но, будучи всегда другом Англии, проявляла полную готовность помогать британским судам.

Наступало время сосредоточения Средне-Атлантических эскадр на путях движения наших транспортов с заокеанскими войсками, ввиду чего 5 сентября Адмиралтейство сделало распоряжение о подкреплении нужных районов старыми линейными кораблями.

---

## ГЛАВА X.

## Флот на Востоке—от начала военных действий до выступления Японии.

При разработке планов борьбы на Тихом океане Комиссии Заокеанских операций в период крейсерства *Кайзер Вильгельм дер Гроссе* приходилось считаться не только с численностью и силою находившихся в этих водах неприятельских эскадр, но также и с требованиями «Имперского Сосредоточения», поглощавшего все внимание наших крейсеров на станциях Ост-Индии и Мыса Доброй Надежды.

Первую тревожную телеграмму о возможности войны адмирал Джеррам получил 28 июля в Вей-ха-вее, куда он только что пришел из крейсерства с *Minotaur* (флаг), *Hampshire*, *Yarmouth*, кан. л. *Thistle* и пятью миноносцами (*Welland*, *Ribble*, *Usk*, *Colne* и *Kennet*).

Его второй легкий крейсер *Newcastle* находился в Нагасаки. Три канонерки стояли в Шанхае, а шесть в Янце Кианге. В Гонконге был л. к. *Triumph*, (в доке и не в кампании) и канонерка *Clio* (в ремонте). Кроме того, там же находились и все остальные суда эскадры—миноносцы *Jed*, *Chelmer*, *Fame*, четыре малых миноноса, три подв. лодки класса «С» со своей маткой *Rosario* и четыре канонерки.

«Предупредительная» телеграмма 30 июля застала адм. Джерамма все еще в Вей-ха-вее. По ее получении он приказал немедленно начать кампанию *Triumph*'у, для чего четырем канонеркам с Янце-Кианга надлежало передать на него свои команды. Сам же адмирал вышел из Вей-ха-вея, считая по тем сведениям, которыми он располагал, наиболее для себя удобным в момент объявления войны находится в море. В Тцингтао, кроме крейсера *Емдена*, находились только канонерки *Ильтис*, *Тигер*, *Лукс*, *Корморан* и старый австрийский крейсер *Кайзерин Елизабет*. Канонерка *Ягуар* стояла в Шанхае. Местонахождение 2-х главных боевых единиц неприятеля было неизвестно.

*Шарнгорст* (флаг) предполагался где то в Тихом океане близ Yap, *Гнейзенау* якобы только что оставил Сингапур. Сведения разведки доверия не заслуживали и на самом деле были ошибочны.

Из Сингапура вышла к. л. *Гейер*, где же находится *Гнейзенау*, ничего известно не было. Два других легких крейсера германской тихоокеанской эскадры *Нюренберг* и *Лейпциг* считались на западном побережьи Северной Америки [1]).

---

[1]) Состав эскадр:

Германия

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Шарнгорст* | 1907 г. | 11.420 т. | 23,2 узл. | VIII—8.2"—VI—5,9" |
| *Гнейзенау* | 1908 г. | 11.420 т. | 23,5 | VIII—8.2; VI—5.9 |
| *Емден* | 1909 г. | 3.592 т. | 24.1 узл. | X—4.1" |
| *Нюренберг* | 1908 г. | 3.400 т. | 23. 5 узл. | X—4.1" |
| *Лейпциг* | 1906 г. | 3.200 т. | 22.4 узл. | X—4.1 |

Англия

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Minotaur* | 1908 г. | 14.600 т. | 23.1 | IV—9.2"; X—7.5" |
| *Triumph* | 1904 г. | 11.985 т. | 20.1 | IV—10"; VII—7.5" |
| *Hampshire* | 1905 г. | 10.850 т. | 23.5 | IV—7.5"; VI—6" |
| *Yarmonth* | 1912 г. | 5.250 т. | 25.8 | VIII—6" |
| *Newcastle* | 1910 г. | 4.800 т. | 26,1 | II—6"; X—4" |

В этих условиях адмирал предполагал, руководствуясь инструкциями из Англии, расположить свою эскадру так, чтобы держать ее между Тцингтао и неприятельскими судами, но едва он начал приводить это намерение в исполнение, как получил новое распоряжение—сосредоточиться в Гонконге, где кроме вступающего в кампанию *Triumph*'а вооружались три почтово-пассаж. парохода Компании Canadian Pacific и один Компании P.& O. К 13-му августа должны были быть готовы п/х. *Empress of Asia*, *Empress of Japan* и *Himalaya*, и 21-му августа п/х *Empress of Russia*. В связи с трудностью защиты торговых путей от неприятельских всп. крейсеров вопрос о вооружении наших почтово-пассажирских пароходов являлся крайне важным.

Мы знаем, какую угрозу всп. неприятельские крейсера представили для нашей крейсерской организации в Атлантическом океане; необходимо было принять предупредительные меры в Тихом океане.

В водах Ост-Индии опасность представляли пароходы *Табора*, *Цитен*, *Клейст*; *Дерфлингера* задержали в Порт-Саиде, *Зюйдмарка* захватил в Красном море *Black Prince*. В Тцингтао были п/х. *Иорк* и *Принц Эйтель-Фридрих*. На Филиппинах *Принцесса Алиса*, в Шанхае два австрийских п/х *Хина* и *Силезия*, а в австралийских водах п/х *Зейдлиц*. Вся эта группа представляла не малую угрозу.

Видя, насколько ненадежны сведения разведки о *Гнейзенау* и *Шарнгорсте*, адмирал Патей (Австралийская станция) не менее адмирала Джеррама беспокоился этим вопросом.

Его источники указывали, будто бы *Гнейзенау* вместе с *Шарнгорстом* оставили Нагасаки 23 июня, но раз к моменту разрыва их не было в Тцингтао, адмирал склонялся к мнению, что германская эскадра сосредоточивается в районе Новой Гвинеи, где в ее распоряжении имелось два сравнительно удобных порта: один Friedrich Wilhelm Harbour в германской Новой Гвинее, а другой Simpson Harbour на острове New Pommern со столицей колонии Herbertshöne.

В действительности, адмирал граф Шпее был почти на 1000 миль дальше, в Ропаре на Каролинских островах.

В конце июня, он вышел из Тцингтао в крейсерство на Самоа с *Гнейзенау* и *Шарнгорстом*, сопровождаемый всп. с. *Титания*, и придя в Ропаре, 17 июля, вызвал к себе из Сан-Франциско *Нюренберга*. Из Сан-Франциско *Нюренберг* ушел 21 июля, из Гонолулу 27 июля. Лишь 6-го августа закончились приготовления германского адмирала. В этот

день к нему присоединился *Нюренберг* и он совместно с п/х *Титания* вышел в море [1]).

Об этом адмирал Патей не знал ничего, получив лишь неопределенное и туманное сообщение, что какой то немецкий крейсер вышел из Гонолулу на запад.

Он мог действовать только на основании имевшихся у него сведений и собственных предположений и потому решил сосредоточить свою эскадру к югу от Британской Новой Гвинеи, где он имел удобный для себя порт Moresby, откуда и старался войти в соприкосновение с неприятелем.

30-го июля, по получении «предупредительной» телеграммы, Австралия решила предоставить свою эскадру в распоряжение Адмиралтейства.

Новая Зеландия, уже раньше предоставившая Гранд-Флиту свой лин. крейсер *New Zealand*, выводила теперь на совместную боевую службу в этих водах три легких крейсера [2]).

Кроме этих судов в Тихом океане находилась еще французская эскадра, состоявшая из 2-х броненосных крейсеров и двух канонерских лодок.

Эскадрой командовал контр-адмирал Хюгэ, державший флаг на *Montcalm*'е.

Имелись сведения, что французский адмирал приближается в настоящий момент к Таити, на пути в Noumea (франц. порт в Нов. Каледонии), где его ожидает *Kersaint*. В Таити находилась другая канонерка *Zelée*, в китайских водах—крейсер *Dupleix*.

---

[1]) Главным источником о действиях адмирала Шпее является книга *Das Kreuzergeschwader, sein Werden, Sieg und Untergang* адмирала C. Dick (Берлин 1917), но он расходится в деталях с дневниками германских офицеров эскадры. В газете *Kieler Neueste Nachrichten* от 10 января 1915 г. *Титания* описывается как вспом. крейсер, но это сомнительно. Под этим названием такого парохода в Lloyd's List'е не было, был п/х. грузовой в 2.500 т. водоизмещения, 1.300 л. сил, помеченный находящимся в Тцингтао в качестве транспорта. Повидимому, он был вооружен, т. к. 2 ноября захватил парусное норвежское судно *Хеликсон* и отвел его в Mas-a-Fucra, где его (*Титанию*) уничтожил *I ринц Эйтель*.

[2]) Австралийский флот.

*Australia* (лин. кр.), 18.800 т., 25,8 узл., VIII—12".
*Sydney* (легк. кр.), 5.400 т., 25,7 узл., VIII—6".
*Melbourne* (легк. кр.), 5.400 т., 25,7 узл., VIII—6".
*Encounter* (легк. кр.), 5.880 т., 20,8 узл., XI—6".
*Pioner* (легк. кр.), 2.200 т., 19,7 узл., VIII—4".
*Yarra*, *Parramatta*, *Warrego*—эск. миноносцы.
*AE1*, *AE2* подв. лодки. Матка *Protector*.

Ново-Зеландская эскадра.

*Psyche* (брейд-вымпел к. I р. *Маршал*), 1899 г.; 2,130 т. 20,5 узл. VIII—4".
*Philomel*, 1891 г., 2.575 т., 19 узл., VIII—4,7".
*Pyramus*, 1899 г., 2.135 т., 20,7 узл., VIII—4".

Все французские суда были немедленно предоставлены в распоряжение Адмиралтейства, но за неизвестностью местонахождения адм. Хюгэ, приказание об этом дошло до него не скоро [1]).

Первое, что предпринял адмирал Патей—это сосредоточение своего флота в Сиднее, исключая кр. *Sydney* и трех миноносцев, посланных на север в бухту Moreton близ Brisbane.

*Melbourne* должен был идти на предусмотренную для него планом войны станцию в Freemantle, всем же остальным назначалось рандеву к югу от порта Moresby.

Таким образом, указанная дислокация предусматривала нахождения большей части флота в водах наиболее вероятного нахождения противника.

В случае необнаружения последнего он предполагал, пройти в гавань Simpson'а в Новой Померании и там уничтожить все, что только можно, включая и радио-телеграфную станцию, расположенную, по полученным сведениям, в Rabaul'е, против Herbertshöhe.

Считаясь с силами германской тихоокеанской эскадры, отделение столь важной боевой единицы, как *Melbourne*, было рискованным, но это быстро исправилось. В день выхода адмирала Шпее из Ponape, адмирал Патей, уже идя на север, получил сообщение Новозеландского Морского Управления о том, что были приняты радиотелеграфные переговоры германских крейсеров около Malaita, к востоку от Соломоновых островов и что, повидимому, их курс SO. Сообщение только подтверждало предположение о намерении адм. Шпее сосредоточиться по близости Австралии. Пренебрегать явно грозящей опасностью отделившемуся крейсеру, было нельзя и адмир. Патей немедленно приказал *Pioner*'у сменить в Freemantl'е *Melbourn*'а, который должен был присоединиться к эскадре, в канале St. George'а, ведущем в архипелаге Бисмарка в гавань Simpson'а.

Адмирал Шпее шел в это время на NW,. к островам Pagan, в группе Ladrones, дабы в уединенном месте закончить все свои приготовления.

В Тцингтао шла лихорадочная работа по погрузке пароходов для его снабжения. Адмирал, предусматривая возмож-

---

[1]) Французская эскадра.
*Montcalm* 1902 г. 9.177 т. 21,1 узл. II—7,6″; VIII 6,4″.
*Dupleix* 1903 г. 7,432 т. 20,9 узл. VIII—6,4″.
*Kersaint* 1896 г. 1.276 т. 16,1 узл. I—5.5″; V—3,9″.
*Zelée* 1897 г. 637 т. 13,3 узл. II—3,9″.

ность сосредоточения здесь сил союзников, не предполагал туда возвращаться; пароходы, под видом британских восточно-азиатских грузовиков, должны были следовать в его островную базу, куда он также вызвал и *Эмдена*.

31-го июля прославившийся впоследствии *Эмден* вышел из Тцингтао в крейсерство ко входу в Японское море. Война с Францией и Россией еще не была объявлена, но он, повидимому, получил телеграмму—«Война неминуема» и вышел, рассчитывая встретиться с русским крейсером *Аскольдом*. Это ему не удалось, но в Корейском проливе он захватил п/х Русского Добровольного Флота *Рязань* и привел его в Тцингтао 6 августа.

Все сведения о движении адмирала Шпее сводились к тому, что радио *Шарнгорста*, принимавшиеся в Австралии, становились все слабее и слабее, но адмирал Патей не собирался менять своего плана и старался войти в радиосвязь с адмиралом Джеррамом, чтобы предложить последнему совместные действия в водах Новой Гвинеи. Ответа он не получал. Адмирал Джеррам в это время предпринимал маневр, требующий полного прекращения радио-телеграфных переговоров.

К моменту объявления войны его сосредоточение в Гонконге закончилось, но переданные в его распоряжение французские суда еще не собрались.

*Dupleix* прибыл, но с *Montcalm*'ом же все еще не вошли в связь и этот крейсер вызывал большое беспокойство.

Адмирал Джеррам также, как и *Патей*, получил сомнительные сведения о *Гнейзенау* и *Шарнгорсте* и только одно заслуживающее доверия сообщение о выходе 3 августа из Тцингтао *Эмдена* с 4-мя угольщиками. (На самом деле, *Эмден* вышел три дня спустя).

Кроме этих сведений он имел сообщения, что из Mazatlan, в Мексике вышел *Лейпциг*, а из Иокогамы 4 авг. почт.-пасс. п/х Северного Ллойда *Иорк*, снабженный всем необходимым для превращения себя в всп. крейсер, нагруженный до отказа углем и провизией.

Выводы, сделанные адмиралом Джеррамом из полученных сообщений, отличались от таковых его австралийского коллеги.

Ему представлялось наиболее вероятным, что Шпее будет сосредоточиваться где-либо в Южном море, откуда он или начнет свои действия на наших торговых путях, или будет искать *Montcalm*'а, или же, наконец, вернется в Тцингтао.

Руководствуясь такими соображениями, первейшей его задачей являлось недопущение неприятеля к базе.

Крайне вероятным казалось также, что как *Эмден*, так и *Иорк* пойдут в Yap, германский телеграфный центр в группе о-ов Pelew.

Противодействовать неприятелю здесь, равно как и недопустить его возвращение в Тцингтао эскадре Джеррама было не по силам.

С чрезвычайными усилиями л. к. *Triumph* был технически подготовлен к выходу в море, но с личным составом встретились большие затруднения.

Команд с окончивших кампанию кан. лодок не хватило и для доведения экипажа до полного комплекта; предполагали набрать матросов из местного населения; однако, охотников служить на боевом судне не нашлось. На помощь пришла армия. С разрешения командующего войсками адмирал обратился с призывом к гарнизону, вызывая добровольцев, желающих перейти из армии во флот. Таких оказался почти весь гарнизон целиком; из состава 2-го пехотного Корнвалийского баталиона было выбрано 2 офицера и 100 солдат и *Triumph* был укомплектован.

Независимо от того, имел ли *Эмден* своим назначением Yap или нет, все равно остров этот имел важнейшее значение, будучи центром разведки неприятеля. Он имел не только мощную радио-станцию, но также соединялся кабелями с Тцингтао через Шанхай и непосредственно с голландскими островами и Rabaul'ом в Архипелаге Бисмарка. Уничтожить, без промедления, эту радио-станцию—значило серьезно затруднить германские операции.

Идя 15 узлами, адмирал *Джеррам* считал, что он прибудет в Yap раньше *Эмдена*, если с последним идут угольщики.

Такой поход по пути в Тцингтао составлял большой крюк и на него хватало угля лишь у *Minotaur*'а, *Hampshire*'а и *Newcastle*'я, но с того момента как лин. корабль был готов к выходу в море, адмирал мог идти только с этими тремя, отправив *Triumph*, *Yarmouth* и *Dupleix* совместно с пятью миноносцами прямо для установления дозора у Тцингтао и недопущения выхода оттуда угольщиков и коммерческих судов. Командование дозором было поручено к-ру *Triumph*'а кап. 1 р. Фицморису. Поход в Yap требовал полной тайны, а потому в день выхода он запретил всякое пользование радио-телеграфом. Поэтому, когда 9 августа были приняты вызовы *Australia*, ответа на них не давалось.

11 августа, подходя к месту назначения, был захвачен германский п/х *Елизавета* с 1800 тоннами казенного угля, отправленного из Тцингтао в Yap.

Выделить призовую команду было нельзя, грузиться углем не позволяла погода, почему пароход утопили артиллерийским огнем.

Захват этого парохода внес некоторое разочарование—он не был одним из числа *Эмденских* угольщиков и это обстоятельство вместе с наличием других признаков не оставляло сомнений, что *Эмден* и *Иорк* ушли в другой район.

Адмирал все-таки решил продолжать свой поход, никак не предполагая, что адмирал Шпее все еще ждет *Эмдена* в Pagan'e.

Ко времени захвата приза на *Hampshire* осталось так мало угля, что ему было приказано идти с призовой командой в Гонконг.

В 8 ч. утра 12 августа эскадра показалась перед радиостанцией Yap'a.

Десантной партии эскадра не высаживала, а, сделав предупредительный сигнал личному составу станции, произвела залп из 7" орудий лидитом с 22 кабельтовых. От второго залпа начался пожар всех строений и через $^1/_4$ часа стальные мачты рухнули.

В 10 час. эскадра повернула и пошла на соединение с отрядом Фицмориса. Рандеву было назначено у устья реки Янгце, у Седельных островов, и чтобы не упустить возможных в этом районе неприятельских судов, вышедших из Тцингтао, крейсера пошли раздельно.

*Эмдену*, удачно проскочившему между судами Джеррама и Фицмориса, очень повезло.

6 августа он возвратился из своего похода к Корейскому проливу и в тот же день, получив вызов адм. Шпее, снова вышел в сопровождение угольщика *Markomannia*. *Принц Эйтель Фридрих*, переделанный в всп. крейсер, вышел одновременно с ним, конвоируя несколько пароходов с углем и снабжением.

В этот же самый день пошел в поход к северу и кап. Фицморис, который, придя 8 августа к Седельным островам, начал здесь спешную погрузку угля. Как раз в это время *Эмден* проходил в 100 милях к югу, между ним и о. Кельпартом.

Французская радио-станция в Шанхае сообщала, что 7 августа в 10 ч. утра его видели в 120 милях на SO от Тцингтао; следующее принятое днем 8 августа сообщение указывало, что *Эмден* ушел в том же направлении еще миль на 60—80. 9-го августа рано утром Фицморис снялся с якоря и произвел поиск на NO, но безуспешно. Надежды

не оправдались. Фактически наши суда пересекли путь *Эмдена*, но через 48 часов после того как он прошел Кельпарт; *Принц Эйтель* со своими пароходами также исчез.

Поход Фицмориса выяснил, что до высоты Шанхая путь для торговых судов безопасен, что позволило восстановить нарушенное торговое судоходство.

Сообщив об этом командованию, он 10 августа пошел к месту рандеву, к Седельным островам, а в это самое время из Тцингтао вышел еще один всп. крейсер—*Эмденский* приз *Рязань*, переименованный в *Корморана*. Таким образом, на Дальнем Востоке оказалось два вспомогательных неприятельских крейсера. Оба парохода были вооружены и снабжены за счет регулярных военных судов, так как особых средств для их оборудования заранее заготовлено не было. Для *Принц Эйтеля* сняли вооружение с к. лодок *Лукс* и *Тигра*, а для *Рязани*—со старого *Корморана*.

Хотя всем судам германской эскадры удалось выйти в море, адмирал Джеррам оказался от этого в более сильном положении.

Кроме наблюдения за Тцингтао, он смог, по возвращении из Yap'а, установить дозоры на линии Шанхай — Фучау — Япония, а также, при посредстве вспомогательных крейсеров, на линии Гонконг—Сингапур. Это давало ему возможность меньше опасаться неприятельских всп. крейсеров.

10 августа эскадра Джеррама усилилась еще двумя судами— русскими крейсерами *Аскольдом* и *Жемчугом*.

По выходе из Yap'а адмирал получил телеграмму Адмиралтейства с сообщением, что Япония предполагает в этот самый день об'явить войну Германии и потому, как только это об'явление последует, ему надлежит войти в связь с японским главнокомандующим, предоставив охрану морских путей к северу от Гонконга новым союзникам, а самому сосредоточить все внимание на совместных действиях с австралийским флотом против адмирала Шпее.

Получив эту телеграмму, адмирал с *Minotaur*'ом повернул на Гонконг, *Newcastle* получил особые приказания. С упрочением положения в китайских водах, надо было предпринимать что либо по другую сторону Тихого океана, где положение дел вызывало не меньшее беспокойство.

На западном побережьи Америки у нас не было ничего кроме двух канонерок—*Shearwater* и *Algerine*. База в Esquimalt находилась в распоряжении канадского правительства, которое держало в ней только один старый легк. крейс. *Rainbow*.

В момент, когда неизбежность войны стала очевидной, обе наши канонерки стояли в Мексике, совместно с японск.

бр. кр. *Idzumo*, герм. легк. кр. *Лейпциг* [1]) и американской эскадрой, под флагом адм. Говарда.

Возмущения, происходившие тогда в Мексике, очень затруднили передачу нашим судам «Предупредительной телеграммы», но благодаря содействию американского адмирала она все-таки дошла по назначению и обе канонерки 3 августа вышли в Esquimalt. Избежав опасного соседства с *Лейпцигом* они рисковали возможностью встречи с кр. *Нюренберг*. Этот крейсер, родной брат *Лейпциг'а*, вышел из Сан-Франциско на Гонолулу еще 21 июня. Придя туда 27-го июля, он в тот же день вышел по неизвестному назначению, в действительности же на соединение с адм. Шпее.

Последнее обстоятельство Адмиралтейству в то время, конечно, известно не было; оно предполагало, что как *Лейпциг*, так и *Нюренберг* предпримут крейсерские операции на торговых путях вдоль западного побережья Сев. Америки [2]).

Две маленькие канонерки медленно тащились на север, по временам еле - еле выгребая против громадной волны, почему долгое время об них ничего не знали.

Беспокойство возрастало не только за их судьбу, но также и за судьбу базы в Esquimalt. Канадское правительство перевело туда две подвод. лодки, только что выстроенные в Seattle для Чили и им перекупленные, но лодки не имели еще команд и никакой силы собою не представляли.

*Rainbow* был готов и, поступив в распоряжение Адмиралтейства, получил приказание идти на охрану торговаго пути от Ванкувера к югу до экватора, стараясь войти в соприкосновение с *Лейпцигом*. 3 августа, когда канонерки вышли из Мексики, *Rainbow* был готов к выходу в море, но проходили дни, а о канонерках не было никаких сведений.

Опасения за их судьбу все возрастали; надо было предпринимать какие-нибудь шаги, чтобы не оставить станцию без судов.

11 августа Адмиралтейство приказало адмир. Джерраму отправить туда один из его легких крейсеров (с заходом в Иокогаму); выбор адмирала пал на *Newcastle*.

---

[1]) *Rainbow*—легк. кр. 1893 г. 3.600 т. 20,2 узл. II—6″; VI—4,7″.
*Idzumo*—бр. кр. 1900 г. 9.750 — 22 IV—8″; XIV—6″.
*Leipzig*—легк. кр. 1906 г. 3.200 — 22,4 X—4,1″.

[2]) Из книги немецкого адм. Dick'a (стр. 98) видно, что *Лейпциг* должен был там оперировать, главным образом, против судов компании Canadian Pacific, но этот план не выполнили за невозможностью наладить доставку угля из Сан-Франциско.

О канонерках все еще не было вестей, также как не было известно и местонахождение *Нюренберга* и положение считалось настолько серьезным, что на следующий день Джеррам получил новое распоряжение отправить, как только последует об'явление войны Японией, также и *Hampshire*.

Вступление Японии в число союзников сильно облегчало положение дел в Китайских водах.

Адмирал Патей был более чем перегружен австралийскими и ново-зеландскими экспедициями, организованными против германских владений в архипелаге Бисмарка и на Самоа, а адм. Джеррам к тому же получил приказание прикрывать перевозку войск.

Пока продолжалась операция против Yap'а, адмирал Патей был занят действиями против гавани Simpson'а и Rabaul.

Когда 9 августа адм. Джеррам принял его радио, суда австралийской эскадры собрались в назначенном рандеву, к югу от порта Moresby, где адм. Патей и об'яснил своим командирам план намеченной операции.

Он предполагал выслать вперед *Sydney* с миноносцами с тем, чтобы с наступлением темноты, последние атаковали те суда, которые окажутся в гавани Simpson'а, рассчитывая на то, что там стоят *Шарнгорст*, *Гнейзенау*, *Нюренберг*, совместно с описными воор. судами *Комет* и *Планет*.

Если бы в гавани никого не оказалось, то надлежало обратится против соседняго порта Matupi Harbour. Если же оба порта окажутся пустующими, тогда надлежало высадить десантные партии и разрушить радиостанцию в Rabaul'е.

Весь план был разработан без указаний Адмиралтейства, но вполне совпал с желаниями высшего морского управления империи. Не успел адмирал приступить к его выполнению, как получил телеграмму из Лондона с приказанием предпринять именно то, что и было намечено. Телеграмма была послана несомненно также и для того, чтобы «застраховать» адмирала от отвлечения его на другие роли.

Адмиралтейство, как бы чувствовало, что такое отвлечение неминуемо произойдет.

По получении телеграммы безотлагательно приступили к выполнению операции. Однако, никаких неприятельских судов в обоих портах обнаружено не было. Равным образом не нашли никакой станции ни в Rabaul'е, ни в Herbertshöhe. Пришлось удовольствоваться уничтожением почтово-телеграфной конторы и всех телефонных линий. Кроме того удалось захватить небольшое судно из Nauru, на котором оказался инженер и радиотелеграфное имущество. Из этого адмирал за-

ключил, что станция укрыта где то далеко от берега и, видимо, не исправна.

Очевидно, без высадки значительного отряда достичь цели было нельзя, поэтому ввиду того, что судам надо было грузиться углем, эскадра пошла обратно к месту первоначального рандеву, осматривая по пути побережье. Был оставлен лишь *Sydney*, чтобы сделать еще попытку обнаружить станцию.

Отвлечение адмир. Патей от его главной цели — отыскания противника и разрушение центров вражеской разведки, которого опасалось Адмиралтейство, наступило.

В ночь с 12-го на 13-ое августа адмирал получил телеграмму, в которой губернатор Новой Зеландии извещал, что войска для занятия Самоа готовы, и спрашивал—безопасен ли путь. Из этой телеграммы адмирал впервые узнал о намеченной экспедиции.

Австралийское морское управление полагало, что следующим об‘ектом действий эскадр будет Nauru.

Не найдя нигде по соседству с Herbertshöhe неприятельских угольщиков, адм. Патей склонялся к мнению, что Шпее, чувствуя приближающийся «нажим», пошел через Самоа в Nauru для дальнейшего следования в Южную Америку. Этот взгляд Патея снова был правилен.

12 августа *Эмден* с *Принцем Эйтелем* и *Маркоманнией* присоединились к своему адмиралу на островах Радан в тот самый день, когда ожидалось об‘явление войны Японией. До этого времени можно было думать, что *Эмден* войдет в состав германской эскадры, но с его приходом намерения Шпее изменились. Доставил ли *Эмден* какие-нибудь новые директивы из Германии или нет, но говорят, что, узнав об японском ультиматуме, адм. Шпее решил отправить *Эмдена* в отдельное крейсерство на юг [1]) вскоре после чего пришел к заключению о необходимости и самому идти в Южно-Американские воды.

Выбирая этот театр для операций, Шпее руководствовался соображениями, что в Южно-Американских портах германское влияние сильнее, а, следовательно, облегчается вопрос снабжения эскадры углем и провизией. Кроме того отсюда было легче иметь сношение с Германией, а также представлялась выгодная возможность действовать на широком торговом пути совместно с *Лейпцигом*.

---

[1]) Записки лейт. фон Мюкке, старш. офицера *Эмден'а*, источник мало заслуживающий доверия, указывают, что *Эмден* был отделен по предложению его командира кап. 2 р. фон Мюллера.

Он предполагал, что неприятель будет ожидать его возвращения в Тцингтао и что найти его в Тихом океане будет труднее; кроме того, находясь у берегов Америки, он встретит лишь слабые неприятельские силы, да и имелось больше шансов [1]) пробиться оттуда в Германию.

В азиатских же водах ему приходилось считаться с подавляющими силами противников. Особенно беспокоил его лин. крейсер *Australia*, который один считался им сильнее всей его эскадры [2]). 13 августа эскадра Шпее слышала радио нашего крейсера, вероятно находившегося неподалеку, и в тот же вечер ушла на восток на свою следующую угольную станцию в Enivietok, пункт, расположенный на западной оконечности группы Маршальских о-в.

Таким образом видно, что предположения адм. Патея были не далеки от истины и, руководствуясь ими, он мог только ответить правительству Новой Зеландии, что для экспедиции требуется конвой гораздо более сильный, чем тот, который могли представить собою новозеландские крейсера типа «Р». Учитывая важное значение экспедиции, он принял меры для охраны ее морского пути и распорядился, чтобы *Australia* и *Melbourne* встретили транспорты в 400 милях к югу от Suva (группа о-в Фиджи), и пошел в Moresby грузить уголь. Два других крейсера оставлялись для совместных действий с адм. Джеррамом, на случай, если немцы пойдут на запад, через Батавию.

16 августа на пути в Moresby адм. Патей узнал, что Ново-Зеландская экспедиция уже тронулась в путь. Адмиралтейство считало путь до Suva в достаточной степени охраняемым эскадрами Австралийской и Китайских вод и полагало, что до этого пункта транспорты могли идти под конвоем легких крейсеров *Psyche*, *Philomel* и *Pyramus* тем более, что *Montcalm*'у, прибывшему в Suva, было приказано присоединиться к составу экспедиции, а не к эскадре Джеррама.

Лин. кр. *Australia*, по плану Адмиралтейства, надлежало отправить в Suva для встречи экспедиции, а *Melbourn*'у, *Sydney*'ю и *Encounter*'у идти для конвоирования другой экспедиции из Австралии в германскую Новую Гвинею.

Снаряжение этой второй экспедиции заканчивалось и она была накануне отплытия в Moresby. С этим Патей согласиться не мог. Ввиду того, что местонахождение неприятеля установить ему не удалось, он считал нужным иметь на

---

[1]) Книга немец. адм. Dick'a стр. 33.

[2]) Письмо к жене от 18 авг. 1914 г.

Самоа не только свой флагманский корабль, но также *Melbourne* и *Sydney*. Создавалось трудное положение, т. к. австралийцы с нетерпением желали нанести подготовленный удар, вместе с тем было весьма нежелательно охлаждать их пыл, задерживая нападение на Rabaul.

В конце концов Адмиралтейство пришло к следующему решению:

Адм. Патей с *Australia*, *Melbourn*'ом и *Montcalm*'ом встречают Ново-Зеландскую экспедицию в Noumea, а *Sydney* с *Encounter*'ом конвоируют австралийскую экспедицию в Moresby, где эти суда остаются в ожидании дальнейшего следования экспедиции, как только появится к тому возможность.

22 августа вся Ново-Зеландская экспедиция собралась в Noumea, а через три дня уже прибыла в Suva, последний пункт остановки. К этому времени обстановка в Тихом океане совершенно переменилась.

В тот день, 12 августа, когда два британских адмирала появились один у Yap'а, другой в гавани Simpson'а, они были уведомлены о вступлении в войну Японии, именно в этот день и адмирал Джеррам соответствующим образом распорядился своими крейсерами. Между тем, события развернулись иначе.

Только 15 августа Япония предъявила Германии ультиматум о безоговорочной сдаче Тцингтао; срок ультиматума истекал через неделю. Такая задержка была очень некстати — Австрия уже вступила в войну и на Дальнем Востоке легко могли появиться еще два вспомогательн. крейсера австр. пароходы *Хина* и *Силезия*, стоявшие в Шанхае.

Хотя в течение периода натянутых отношений Япония и послала свои крейсера на охрану торговых путей, но все-таки все эти дни были не легкими для кап. Фицмориса, на котором лежала обязанность наблюдения за Тцингтао.

Необходимость иметь связь с адмиралом заставила отделить *Dupleix* и *Yarmouth* для передачи радио.

Прибывшего на подкрепление всп. кр. *Empress of Asia* было мало для тесной блокады и только 20-го августа, когда возвратились *Dupleix* и *Yarmouth*, наблюдение за германской базой стало вполне действительным[1]). Очень скоро удалось захватить четыре вышедших германских парохода. На двух из них находилось 16 офицеров, 8.000 т. угля и 100 голов скота, направлявшихся в голландскую Ост-Индию.

---

[1]) Большое затруднение представило укомплектование всп. кр. *Empress of Russia*, *Empress of Japan* и *Himalaya*. Пришлось взять частью солдат, частью были предоставлены франц. матросы с речных канонерок.

22-го августа, когда стало определенно известно отклонение Германией японского ультиматума, кап. Фицморис ушел, оставив весь район в распоряжение японского флота.

Перед самым уходом нашей эскадры, миноносец *Kennet* попытался отрезать входивший в порт с заходом солнца, неприятельский миноносец, но неудачно. Нагнать неприятеля не удалось, в бою *Kennet* потерял трех убитыми, шестерых ранеными и одно орудие выведенным из действия.

В предстоящих операциях по осаде Тцингтао должны были принять участие английские войска из Тянцзина, а также *Triumph* и миноносцы, ввиду чего *Triumph* пошел в Вей-ха-вей для списания своих волонтеров-солдат, полк которых уходил в Индию.

В обмен на содействие *Triumph*'а у Тцингтао, Япония давала в распоряжение адм. Джеррама гораздо более сильный бр. кр. *Ibuki* и кроме того легк. кр. *Chikuma* [1])

Кроме того Япония согласилась оставить *Idzumo* у берегов Сев. Америки, что дало адмиралу Джерраму возможность вернуть к себе обратно *Hampshire*. К этому времени обе наши канонерки прибыли наконец благополучно в Esquimalt, где и окончили кампанию; их команды были направлены в Галифакс на укомплектование канадского крейсера *Niobe*.

*Newcastle* прибыл по назначению в день истечения срока ультиматума; командир его кап. 1 р. Паулетт вступил в должность старшего морского начальника станции. Адмирал Патей узнал об японском ультиматуме на Suva.

С этого момента северо-западная часть Тихого океана становилась для неприятеля недоступной и адмирал делал из этого тот вывод, что немцы будут вынуждены идти или на восток—в Америку, или же на юго-восток, т. е. на него. По имевшимся у него сведениям они находились либо на Марианских, либо на Маршальских островах, ближайший из которых расположен в 1.500 милях к северо-западу от Самоа. Двигаясь дальше экспедиция ничем не рисковала и адмирал решил продолжать поход.

Как выяснилось впоследствии, его догадки относительно немцев были очень точны. С 19 по 22 августа адмирал Шпее стоял на Маршальских о-вах в Brown Atoll; за день до своего прихода сюда он узнал с Nauru, что *Australia* и два крейсера были замечены около Rabaul'а, идущими на юг. Погрузившись углем, он перешел в Majuro, на противоположном

---

[1]) *Ibuki*, 1910 г. 14.600 т. 20,8 узл. IV—12"; VIII—8"; XIV—4,7". *Chikuma* 1912 4.950 т. 26,8—VIII—6".

конце группы островов, куда прибыл 26 августа, получив накануне сведение об объявлении войны Японией.

Здесь к нему присоединился, прибывший из Тцингтао, с двумя угольщиками *Корморан*. По пути в Majuro был отправлен за различными запасами в Гонолулу *Нюренберг*.

29 августа *Нюренберг* донес, что он слышит очень близко *Australia* и другие британские суда, и германская эскадра в этот же день снялась с якоря.

Однако, адм. Шпее не хотел уйти из Тихого океана, предварительно не нанеся удара его торговым путям. В Brown Atoll он оставил *Принц Эйтеля* и *Кормарана* с приказанием действовать в австралийских водах, а сам пошел снова на восток, направляясь к островам Рождества (к югу от островов Фаннинга). Но адмирал Патей опередил его «в работе».

Утром 30 августа Ново-Зеландская экспедиция появилась перед Апией, столицей Самоа. Сопротивления оказано не было, сдача последовала немедленная и британский флаг был поднят.

После того, как новый гарнизон расквартировался, адмирал на следующий день ушел с *Australia*, *Melbourn*'ом и *Montcalm*'ом для конвоирования австралийской экспедиции, приказав двум пустым транспортам и трем ново-зеландским крейсерам идти обратно в Нов.-Зеландию, где их прибытие ожидалось с нетерпением для посадки войск, отправляемых в Европу.

Задачей австралийской экспедиции являлся захват Rabaul'a и Herbertshöhe. Там, согласно намеченного плана, устраивалась база, откуда должно было начаться наступление трех отрядов для занятия Nauru, Yap и соседнего острова Angaur. Об этой задаче адмирал Патей, перед уходом с Самоа, поставил в известность адм. Джеррама.

Адмирал Джеррам, озабоченный главным образом тем, чтобы раньше всего отыскать неприятеля, а затем уже заниматься захватом территорий, что, конечно, было совершенно правильно с морской точки зрения, просил своего коллегу осмотреть Марианские и Маршальские острова, т. к. сам он не имел возможности этого сделать. К сожалению адм. Патей не в силах был удовлетворить столь важную просьбу Джеррама.

Еще не покончив с экспедицией, он получил предупреждение, что в самом недалеком будущем ему предстоит конвоирование в Европу австралийских войск.

Невозможность для адмирала Джеррама произвести поиск в Тихий океан происходила от необходимости сосредоточи-

ваться в юго-западной части своего района охраны, судьба которого зависела от обстановки, развернувшейся в соседних с ними водах Ост-Индии.

Командовавший здесь адмирал Пирс имел в своем распоряжении только л. к. *Swiftsure*, два легких крейсера *Fox* и *Darmouth* и три канонерки *Alert*, *Odin* и *Espiegle*, из которых одна требовалась для Персидского залива, а другая была на готове списать команду на *Triumph*. Предполагалось дать ему два новых крейсера—*Falmouth* и *Nottingham*, но недостаток в крейсерах в отечественных водах не позволил привести это намерение в исполнение.

На Dar-es-Salaam базировался быстроходный германский крейсер *Königsberg*, хотя и находившийся в районе станции мыса Доброй Надежды, но представлявший угрозу адм. Пирсу, т. к. командовавший там адм. Кинг-Холл соответствующих средств против *Кёнигсберга* не имел.

Все его силы составляли три довольно старые тихоходные лег. крейсера *Hyacinth* (флаг), *Astraea* и *Pegasus*[1]).

Когда пришла первая тревожная телеграмма, Кинг-Холл находился в крейсерстве на острове Маврикия. Он немедленно собрал свои суда в Diego-Suarez, но т. к. там не было других неприятельских судов, кроме к. л. *Эбер*, ушедшей из Каптоуна 30 июля, он направился на север к Занзибару для наблюдения за *Кенигсбергом*. Зная, в каком трудном положении, не имея должных судов, находится адм. Кинг-Холл, адм. Пирс, как только начались натянутые отношения с Германией, решил, что ему самому необходимо принять меры для наблюдения за быстроходным *Кенигсбергом*, почему *Darmouth*'у было приказано идти в Занзибар, как только он закончит портовый ремонт.

Посылка *Darmouth*'а нарушала приказ, по которому не разрешалось посылать стационеров с такими поручениями, но фактически нарушение это лишь предупредило полученное немного спустя распоряжение Адмиралтейства.

Необходимость меры, предусмотренной адм. Пир'сом, скоро сказалась.

31 июля в то время, как адм. Кинг-Холл продвигался к северу, высланный вперед *Pegasus* заметил *Кёнигсберга*, выходящего из Dar-es-Salaam'а, но тот быстро дал полный ход и скрылся. Два часа спустя, уже в темноте, с ним

---

[1]) *Hyacinth* 1900 г. 5.600 т. 19,2 узл. XI—6″ оруд.
*Astraea* 1894 » 4.360 » 19,7 » II—6″; VIII—4,7″.
*Pegasus* 1898 » 2.135 » 21,2 » VIII—4″
*Königsberg* 1907 » 3.350 » 24 » X—4,1″.

встретился *Hyacinth*, но также потерял его из виду из-за недостатка в ходе.

Не имея никакой возможности предугадать, куда пойдет *Кёнигсберг*, Кинг-Холл решил возвратиться на мыс Доброй Надежды, считая невозможным оставлять свой главный район без охраны. В Занзибар были отправлены *Pegasus* и *Astraea*.

Второй раз из за недостатка в скорости мы упустили из рук наблюдение за неприятелем до начала военных действий. В данном случае это было особенно неприятно, т. к. по близости не было корабля, который мог бы немедленно начать слежку за *Кёнигебергом*. *Darmouth*, получивший уже приказание идти, все еще стоял в доке в Бомбее и ранее 8 августа не мог закончить работ. Одновременно были получены сведения, что четыре больших германских почт.-пас. парохода, переделанных в всп. крейсера, находятся по близости, но адм. Пирс имел против них лишь два старых парохода военного ведомства *Hardinge* и *Dufferin*, переданных флоту с объявлением мобилизации.

При таких обстоятельствах адм. Пирсу не легко было решить вопрос о распределении своих сил. Важнейшие пункты его станции составляли: Аден, граничащий со станцией Средиземного моря, Сингапур, расположенный на пути всего торгового судоходства Дальнего Востока и значительной части австралийского, и, наконец, район Коломбо, где скрещивались все торговые пути. Особенно трудно было выбирать между двумя последними пунктами. Район Коломбо был открыт *Кёнигсбергу*, Сингапуру угрожала эскадра Шпее.

С первых дней войны он знал по слухам, что неприятельская эскадра сосредоточивалась у Новой Гвинеи и что наша эскадра в Китайских водах неизбежно будет прикована к Тцингтао.

Ничто не могло помешать эскадре Шпее броситься в воды Индии через Малакский пролив или с юга, от Суматры. Поэтому адмирал счел за лучшее идти в Сингапур.

Отвечая на запрос Адмиралтейства в первый день войны, Пирс сообщил, что идет на *Swiftsure* в Сингапур, оставляя для района Коломбо *Espiegle*, на что Адмиралтейство отменило поход *Switsure* в Сингапур, т. к. было уже осведомлено, что адм. Патей сосредоточивает австралийские суда против района Н. Гвинеи.

Поэтому Пирс занял станцию в Коломбо и пошел на своем флагманском корабле (6 августа) на охрану Аденского

пути, оставив для местной охраны *Espiegle'я*, к которому 9 августа присоединился *Fox*.

К 7-му августа Бомбейский порт закончил работы на *Darmouth'е*, но т. к. суда Капской эскадры находились теперь на севере своей станции, то случая найти *Кенигсберга* у Dar-es-Salaam'а не представлялось и крейсер был отправлен для совместных действий со своим собственным флагманом. 8-го августа *Darmouth* вышел по назначению.

В это самое утро вся обстановка была изменена в нашу пользу действиями лег. кр. *Astraea*.

Адм. Кинг-Холл, повернув обратно на мыс Доброй Надежды, по получении «предупредительной» телеграммы, отправил стеречь Dar-es-Salaam *Pegasus'а* и *Astraea*, что было очень важно, т. к. узнали о нахождении там почт.-пас. п/х *Табора* (8.000 т.).

*Табора* один из тех 4-х пароходов, о которых имелись слухи, беспокоившие адм. Пирса, что они готовятся к крейсерству где то на линии Суец-Коломбо; 30-го июля, он заходит в Занзибар, имея на палубе аэроплан и пилота, а оттуда прошел в Dar-es-Salaam. Как только началась война, командиру *Astraea* было приказано закрыть порт и разрушить артиллерийским огнем радио-станции.

Это было выполнено 8 августа рано утром, причем *Табора* оказалась заблокированной, т. к. немцы еще раньше утопили, при входе в гавань плавучий док. Dar-es-Salaam, хотя-бы на ближайшее время, не мог уже служить базой *Кенигсбергу*. Одной заботой стало меньше и обстановка в водах Ост-Индии несколько улучшилась, но, увы, не на долго, ибо в скором времени она опять осложнилась требованием конвоя для войсковых транспортов.

Политическое положение в Константинополе потребовало принятие экстренных мер по охране Суэцкого канала, почему было приказано при первой же возможности отправить в Египет дивизию из Индии. Предстоящая операция в Восточной Германской Африке так-же требовала судов для конвоя и поддержки.

Индийскую дивизию предполагали отправить 15 августа и 9-го—адм. Пирс получил приказание спешно вернуться в Бомбей с *Swiftsure'ом* и *Darmouth'ом*, куда было приказано собраться всем индийским пароходам военного ведомства. Пароходов этих было пять—*Dufferin*, *Hardinge*, *Northbrook*, *Minto* и *Dalhousie*.

Опасность, угрожавшая Египту, в связи с позицией, занятой Портой, заставила Адмиралтейство выслать из Среди-

земного моря *Black Prince*'а и *Duke of Edinburgh* в Аден, где они должны были принять конвой от Пирса.

Для охраны торговых путей оставались: в районе Коломбо—*Espiégle*, а у Сингапура—французск. к. л. *D'Iberville* и три миноносца, которые в тот момент были заняты выслеживанием в Малаккском проливе *Гейера*.

Войска из Индии вышли значительно позже, чем рассчитывали в Англии, лишь 28 августа, но все-таки, начиная с 10 августа, ад. Пирсу пришлось все внимание сосредоточить на пути Бомбей-Аден. Районы Коломбо и Сингапур находились в полной власти *Кёнигсберга*.

Отсюда и проистекало желание адм. Джеррама перейти поближе к другому концу своей станции—к Маллае, как только он узнал, что адм. Патей оставил Самоа, выяснив, что германская тихоокеанская эскадра не сосредоточивается в Новой Гвинее.

Адм. Кинг-Холл также не мог оказать никакой помощи; ему пришлось отозвать из Dar-es-Salaam'а к себе даже *Astraea* для конвоирования в Англию войск Капского гарнизона, спешную переброску которых в Европу настоятельно вызывало тяжелое положение во Франции.

Обстановка сухопутного театра требовала скорейшего сосредоточения в Европе всех войск Империи; она постоянно доминировала над требованиями морского театра и сбивала всю систему охраны торговых путей, нарушая все стратегические планы Адмиралтейства.

От Вей-ха-вея до Квебека, всюду положение было одинаково и все более и более обострялось. Конечно, флот не мог не сознавать всю важность восстановления нашего положения во Франции и всегда добросовестно приходил на помощь, протестуя лишь в самых крайних случаях, когда какое-нибудь неожиданное требование конвоя являлось для него непосильным.

Конвой требовался очень часто, и не только для транспортов, шедших в Европу, но также и для тех судов, что везли войска на смену колониальных гарнизонов из других пунктов.

За время задержки отправки индийской дивизии в Египет совершенно неожиданно и без всякого предупреждения понадобилось отконвоировать из Индии один батальон в Сингапур, а другой—на о-ва Маврикия.

Требование это было выполнено, как и другие подобные им, но риск скоро дал себя знать. Возмездие за пренебрежение морскими условиями наступило. 21 августа стало

известным, что 6 авг. почт.-пасс. п/х. *City of Winchester* захвачен в Аденском заливе *Кёнигсбергом*, который неделю спустя утопил его у побережья Аравии.

*Кёнигсберг*, повидимому, очень близко разошелся с *Dartmout*'ом, который заходил в Аден после своего отозвания в Бомбей, но в момент получения известия о захвате здесь не было никого, кого можно было послать на поиски неприятеля.

Случайно ли, или у него очень хорошо было поставлено дело получения агентурных сведений, но только *Кёнигсберг* точно знал о положении дел.

Германск. п/х. *Цитен*, вышедший из Коломбо 29 июля, встретил его 7 августа в Makalla (у Аравийского берега) и приняв часть взятой в плен команды, доставил ее в Мозамбик.

В этот же день он также встретился с п/х. *Остмарк*, ушедшим в Massawa. П/х *Зюйдмарк* вел радио-телеграфные переговоры в Аденском заливе, а п/х. *Гольденфельс* в Khorya Morya (Аравийский берег) забрал остальную часть команды *City of Winchester* и доставил ее в Сабанг.

Все эти пароходы ушли раньше, чем мы смогли занять Аденский район, но с *Цитена* был снят радио-телеграф и команда разоружена португальскими властями в Мозамбике. Такая же участь постигла п/х. *Эссен* в Lourenço Marques.

Срок японского ультиматума истек сейчас же после захвата *City of Winchester* и адм. Джеррам смог идти в Сингапур, откуда ему было удобно оказать поддержку двум другим станциям на случай, если эскадра Шпее прорвется в Индийский океан.

Он имел основание предполагать, что германская эскадра, пройдя с юга Суматры, использует голландские острова, как базу для нападения на нашу торговлю. Предположения не далеко ушли от действительности: *Эмден* и *Маркоманния* для этой именно цели и были отделены от эскадры на острове Падан. 23 августа, когда Япония начала военные действия, *Эмден* прошел Молукским проливом и к концу месяца находился на южном побережьи Явы, собираясь начать свой знаменитый набег на торговые пути Индийского океана.

Адмирал Джеррам ошибся лишь в том, что противник предпринял операцию не всею своею эскадрой, а всего одним крейсером.

Оставив свои вспомогательные крейсера и русские суда на охране торгового пути, Джеррам собрал всю остальную союзную эскадру в Сингапуре, послав ад. Патею теле-

грамму, в которой выражал свое мнение о желательности осмотреть Марианские и Маршальские острова, на случай если неприятель не идет на запад.

Но Патей, как будет видно дальше, только что закончивший захват Herbertshöhe, с головой окунулся в дело перевозки войск и ничем другим заниматься уже не мог.

---

## ГЛАВА XI.

## Северное море—16 августа—17 сентября.

Мы проследили за тем, что может быть названо дислокацией флота, произведенной по всему свету, насколько это позволяли наличные морские силы.

Всем станциям не хватало легких крейсеров, так как в первую очередь были удовлетворены требования в этих судах Гранд-Флита, но за то станции получили на поддержку устаревшие лин. корабли и кроме того вспомогательные крейсера, каковых к началу сентября находилось в кампании семнадцать.

Ко времени, когда развертывание флота закончилось, война на море приняла с внешней стороны малодеятельный характер, столь знакомый нашим предкам, но по началу трудно понимаемый общественным мнением и не соответствующий его ожиданиям.

Время организовать нападение на наши торговые пути вспомогательными крейсерами прошло неиспользованным; не было произведено никаких попыток ни непосредственно помешать перевозкам экспедиционных сил, ни сделать попытки атаковать в эти дни берега Англии.

Инертность Флота Открытого моря явилась полным сюрпризом для наших морских сфер.

Хорошо зная, каким духом активности проникнута немецкая военная доктрина, и отлично учитывая, что сделали бы при подобных же обстоятельствах наши офицеры, мы не находили объяснений бездеятельности противника.

Однако, все это было повторением того, что было в старых войнах с французами, имевшими слабейший флот.

План Адмиралтейства предусматривал массовое сосредоточение флота в южном пункте, гарантирующее нам неоспоримое господство в «тесных водах» (Narrow Seas—проливы

и Северное море), это было основой всего рассчета, но, конечно, Адмиралтейство предусматривало также и «день сокрушительного удара». Однако, обстоятельства откладывали этот день на неопределенное время.

Весь прошлый опыт показывал, что неприятель рискнет вступить в решительный бой лишь при наличии уверенности в получении таких результатов, достижение которых иным путем для него было бы невозможно.

Для немцев приостановка перевозки войск во Францию таким результатом не явилась. Разделяя мнение своего высшего командования, они считали удобнее для себя покончить с нашими малочисленными дивизиями на обнаженном фланге фронта союзников, чем иметь против себя эти дивизии в Англии в резерве, куда до них нельзя добраться. Во всяком случае, немцам легче было иметь дело с нашими экспедиционными силами на берегу, чем на море.

Оказывать противодействие перевозкам не являлось для Германии разумной операцией, стоящей риска хотя бы частью флота.

Не следует забывать и того, что германское высшее командование строило свои расчеты на войну непродолжительную, столь непродолжительную, что наша блокада ими даже и не почувствуется, а также и того обстоятельства, что они считали самым грозным противником Россию.

Последнее, в тот момент, заставляло их больше думать о господстве на Балтийском море, чем на Северном.

Во второй половине августа события в Балтийском море развернулись особенно ярко.

Вопреки ожиданиям, Россия смогла вторжением в Восточную Пруссию, ранее чем расчитывали, оказать самоотверженную помощь Франции, на которую так стремительно обрушились почти все силы Германии.

Операция была предпринята двумя армиями—генерала Самсонова и Ренненкамфа, двигавшихся—первая от Немана, а вторая через область Мазурских озер от р. Нарева. Начало ознаменовалось полным успехом.

Между 16 и 20 августа слабые германские силы были разбиты у Гумбинена, на железнодорожной линии Петроград-Берлин, и у Франкенау, на юго-восток от Кенигсберга; немецкие армии оказались разрезанными на двое, из которых одна спешно отступала на запад, а другая к Кенигсбергу.

Русские продолжали быстро наступать и дошли до Алленштейна, а разъезды Самсонова до берегов Вислы, но тут судьба повернулась к русским спиной.

Восточная Пруссия—«святая святых» земельной германской аристократии была «осквернена»; беспорядочной поток беженцев, хлынувший в Берлин, внес панику в столицу.

Немцы с быстротой и энергией, достойной не меньшего удивления, чем натиск русских, собрали армию, поручив командование Гинденбургу, на которого возлагалась обязанность смыть «осквернение».

К 26 августа, близ классического боевого поля Эйлау, он вошел в соприкосновение с армией Самсонова у Танненберга между Алленштейном и Сольдау.

Удачным фланговым маневром он в течение двух последующих дней поставил русских в безвыходное положение. 31 августа русская армия оказалась разрезанной на две части, при чем одной, все-таки, удалось выскочить из западни, другая же была разбита на голову, потеряв 90.000 человек пленными.

Покончив с Самсоновым, Гинденбург направил свой удар на Ренненкампфа, но успеха в этой операции не имел. Ренненкамф, хотя с большими потерями, но отступил, оставив неприятелю часть своей артиллерии и 30.000 пленных.

Результат кратковременного успеха русских все-таки имел некоторое действие [1])—немцы несколько потеряли свою самоуверенность и увидели, что переоценивали свою наступательную силу. В умах немцев Балтийское море с его важными портами Кенигсбергом и Данцигом предъявляло свои исторические права на подобающее место в создавшейся обстановке.

Не подлежит сомнению, что морская стратегия немцев, совершенно разумная для них, была весьма тревожна для нас.

Она вполне соответствовала возможностям германского флота и была родственна той стратегии французского флота, при помощи которой французы, когда то, так удачно изнуряли английский флот, стараясь уравнять силы.

В то время как Флот Открытого моря находился лишь в состоянии «fleet in being», английские эскадры изнуряли себя боевой службой, а английское морское командование должно было тщательно предусматривать всевозможные удары, которым немцы могли бы нас подвергнуть при помощи так называемой «малой войны».

---

[1]) Как известно, вторжение русских армий в Восточную Пруссию привело к снятию немцами 2 корпусов с западного фронта и это решительно отразилось на исходе Марнской битвы. Поэтому результат хотя и «кратковременного успеха русских» имел не «некоторое», а решающее влияние на ход кампании. См. Сборник «Кто должник», под ред. А. Шляпникова, Р. Муклевича и Б. Доливо-Добровольского. Авиоиздательство. 1926 г. Ред.

Современная техника давала очень много средств для такой войны, в отличие от времен французских войн. Тогда эти средства сводились к одному только каперству, опасному лишь для нашей торговли.

Французы неравенство сил старались компенсировать удачной для них погодой и усталостью блокирующих их эскадр, Германия же в качестве этих средств имела минные заградители и подводные лодки.

Мы с вполне законной гордостью вспоминаем, с какой отвагой и самоотвержением старые моряки Нельсона из года в год несли свою тяжелую, полную лишений, службу на блокирующих эскадрах, но никто не вправе сказать, что современные наши моряки, находясь все время перед лицом гораздо больших опасностей, сделали меньше.

Лишь немецкое остроумие изощрялось в каррикатурах на Гранд-Флит, рисуя его запертым в неприступных гаванях. Действительность далеко не соответствовала каррикатурам.

В конце августа, после боя у Гельголанда, Адмиралтейство имело случай убедиться, как неприятель использовал средства «малой войны», средства им самим осужденные на Гаагской Конференции в 1907 г. во имя человеколюбия.

У устьев рек Тайн и Хумбер были обнаружены минные поля, которые по началу Адмиралтейство считало поставленными с траулеров под нейтральным флагом. Такое предположение, хотя и подтвержденное из нейтральных источников, было маловероятным, так как траулеры слишком малы для подобной работы. Действительно, это предположение очень скоро опровергнули сами же немцы, объявив, что мины были поставлены судами их флота.

В настоящее время не подлежит сомнению правильность этого сообщения. Поступок немецкого флота явно нарушал законы и обычаи войны и противоречил существующим соглашением между державами, но было ясно, что он клонился к попытке вызвать Гранд-Флит к столь желательным для немцев необдуманным и поспешным действиям.

По полученным из различных источников сведениям, все это дело произошло следующим образом.

21 августа отряд из легких крейсеров и эскадренных миноносцев, производя разведку, пересек Северное море и, дойдя до банки Outer Well, находящейся в 80 милях от Flamborough Head, встретился с партией английских рыбаков. Сняв команду траулеров, он утопил их бомбами (8 траулеров) и с пленными вернулся в Вильгельмсгафен.

Два дня спустя, обнадеженные безнаказанностью первого набега, немцы отправили второй подобный отряд, в состав которого на этот раз входили легкие крейсера *Майнц* и *Штутгардт* с минами заграждения и заградитель *Альбатрос*.

На пути к тому же пункту, то-есть к Flamborouhh Head, отряд в 70 милях к востоку от Хумбера опять встретил партию рыбаков в числе 16 траулеров. Миноносцы занялись потоплением траулеров, а крейсера прошли далее на запад. В тридцати милях от Хумбера (в Хумбер только что пришли *Invincible* и *New Zealand*) *Майнц* поставил заграждение, а *Штутгардт* и *Альбатрос* сделали тоже самое в тридцати милях от р. Тайн, после чего весь отряд, не обнаруженный нашей охраной побережья, ушел обратно. Повидимому, постановка была произведена рано утром 26 августа.

Первой жертвой сделалось датское рыбачье судно, взорвавшееся на заграждениях у р. Тайна. В тот же день было обнаружено минное поле и у р. Хумбер—траулером *City of Bristol*, у которого мина взорвалась в сетях.

Заграждение у Хумбера обнаружилось как раз во время—линейные крейсера уже получили приказание выходить для участия в Гельголандской операции. Их провели к месту рандеву в обход к югу от опасного района и немедленно начали тральные работы. Ввиду того, что границы заграждения не могли быть быстро установлены, вход в оба порта считался опасным и крейсера после Гельголандского боя пошли в Ферт-оф Форт.

Свою заградительную операцию, не имевшую в прошлом примеров, немцы об'яснили «военной необходимостью»; однако взрыв еще двух нейтральных судов на этих заграждениях не служил к защите их точки зрения.

Военный же успех, достигнутый ею, заключался в канонерке-тральщике и другом маленьком тральщике, взорвавшихся при производстве тральных работ. Адмиралтейство решило минные поля оставить, а лишь протралить канал вдоль берега. В скором же времени поля эти были признаны весьма полезными. Главная причина, почему немцев не обнаружили, заключалась в том, что местные сторожевые и охранные отряды, согласно боевым инструкциям, должны были держаться соединенно на случай попыток атаки наших берегов. После того, как немцы сами закрыли районы рек Хумбера и Тайна, стало возможным сторожевые отряды расположить по непрерывной линии вдоль берега, подобно тому, как это

было организовано к районе East Anglian после случая с *Кенигин Луизе.*

Немецкие заграждения не только не вытраливались, но еще были усилены нашими минами.

Если бы «малая война» неприятеля ограничилась только подобными действиями, состязаться с ним не представило бы труда, но она дополнялась все усиливающейся активностью подводных лодок.

Как мина заграждения, так и подводная лодка представляли собою оружие, с которыми мы не имели опыта борьбы, и непосредственно с ним сам флот бороться не мог. Этому оружию приходилось противопоставлять малые суда специального типа.

Уже с 1 сентября, помимо штатных отрядов тральщиков и сторожевых флотилий, находилось в кампании 250 рыбачьих траулеров, дрифтеров [1]), специально предназначенных для атак подводных лодок. Однако, такое количество являлось недостаточным и систематически увеличивалось. Но требовалось не малое время, чтобы все эти суда организовать и обучить их личный состав порученному им делу. В обязанности их входили тральные работы, наблюдение за протраленными фарватерами, слежка за подводными лодками, осмотр судов, могущих быть заподозренными в качестве заградителей или как маток подводных лодок.

Северное море кишело нейтральными судами всевозможных типов, сторожевых судов не хватало даже для осмотра только тех, кои появлялись в их видимости и, не взирая на всю их работу, о случаях появления подводных лодок сообщалось все чаще и чаще. В Скапа-Флоу Гранд-Флит отдыха не имел.

В былые времена, когда штормы заставляли наш флот укрываться в надежных портах, он мог там получать полный отдых. Флот адмирала Джеллико такого отдыха иметь не мог.

В отношении обороны флот мог рассчитывать только на собственные средства. Якорная стоянка в Скапа оставалась совершенно незащищенной и имела четыре прохода, по которым могли проникнуть подводные лодки. Ни входить, ни выходить флот не мог без предварительного каждый раз траления.

24-го августа особая комиссия, образованная со специальной целью выяснения необходимых по охране флота мер,

---

[1]) Мелкие рыбачьи траулеры.

рекомендовала приступить к осуществлению плана, разработанного год тому назад. По этому плану надлежало возвести соответствующие укрепления, часть проходов заблокировать, а часть заминировать. Флот протестовал против минирования, считая его опасным, ввиду сильного приливного течения, которым мины могли быть сорваны, и находил необходимым все проходы заблокировать.

Факт типичный для той ненадежной обстановки, в которой находился флот, разыгрался 1 сентября. Три эскадры дредноутов с легкими крейсерами и другими мелкими судами стояли на якоре в Скапа в 3-х часовой готовности. Состояние погоды было обычное для этого места—густой, мокрый туман—весьма удобный для неожиданной атаки. Около 6 ч. вечера при увеличившейся плохой видимости неожиданно заблистали выстрелы крейсера *Falmouth*, стоявшего у северо-восточного прохода. Огонь вскоре прекратился и *Falmouth* донес, что он «стрелял по перископу подводной лодки, усмотренной на рейде. Лодка, повидимому, утоплена». Главнокомандующий, хотя и не придавал особой веры этому сообщению, тем не менее, однако, решил выйти в море, так как оставаться на рейде было все-таки слишком рискованно. Пока подымали пары, крейсер *Drake* тоже сообщил о подводной лодке; два три корабля открыли огонь, миноносцы рыскали по всему рейду. С сумерками весь флот вышел в море и вернулся только с восходом солнца. Впоследствии, с полной вероятностью выяснилось, что никаких подводных лодок не было и тревога была ложная. Часто случалось, что суда открывали огонь по дельфинам, принимая их бурун при плохом освещении за двигающийся перископ.

Тревоги настоящие или ложные одинаково тяжело отражались на флоте. Неослабное их внимание надо было поддерживать беспрерывно. Напряженное состояние не могло прекратиться, пока стоянка в Скапа не будет оборудована должным образом.

В то время, как произошел инцидент 1 сентября, адмирал Джеллико подготовлял операцию похода в Северное море совместно с южными силами, рассчитанную на возможность перехватить неприятельские заградители и подводные лодки на их пути домой.

Адмиралтейство, имея в виду другую операцию, предложило отменить эту, тем более, что по полученным им сведениям немцы собирались произвести на Скапа набег крейсеров и подводных лодок из Балтийского моря.

Адмирал Джеллико вышел в море и, отправив к Скагерраку крейсера и миноносцы, сам с линейными корабляли оставался в резерве по близости, но, ничего не обнаружив, 5 сентября пришел в Loch Ewe для очередной погрузки угля.

В этот день флот понес первую потерю от подводной войны. Жертвой лодки сделался лидер дивизиона миноносцев *Pathfinder*, флагманское судно начальника 4-го отряда сторожевых миноносцев. *Pathfinder* погиб в 4 минуты, почти со всем экипажем у St. Abb's Head. По началу причиной гибели считали мину заграждения, но спасенный раненый командир удостоверил, что в его судно попала торпеда подводной лодки, вызвавшая детонацию погребов [1]).

Средства для борьбы с минной опасностью, как уже было сказано выше, были недостаточны.

Море кишело торговыми судами; неприятель, прикрываясь чужими флагами, имел массу возможностей совершенно безнаказанно разбрасывать минные банки и, казалось, что единственной радикальной мерой против подобных действий являлось закрытие всех портов восточного побережья для торгового судоходства и рыболовства. Такая мера была признана, однако, не менее вредной, чем даже то зло, против которого она предназначалась, почему было решено ограничиться усилением и улучшением организации уже принятой системы.

Отвага, дерзость и уменье, с которыми действовали немецкие лодки, требовали от сторожевых судов величайшего внимания и напряжения. Особенно энергично действовали лодки в районе р. Форт, откуда адмирал Лори доносил, что все его наличные силы совершенно истрепаны беспрерывной сторожевой службой. В течение сентября эти суда были атакованы свыше 10 раз, но сами уничтожили лишь одну лодку.

Борьба с подводными лодками при помощи лодок же оказалась неудовлетворительной и становилось ясно, что единственным радикальным средством являются надводные суда с большим ходом, хорошо вооруженные и в гораздо большем количестве.

Одновременно с получением известия о гибели *Pathfinder*'а адмирал Джеллико получил директивы относительно задуманной Адмиралтейством операции.

Желание Адмиралтейства вызвать Флот Открытого моря на открытое столкновение отнюдь не уменьшилось, а, наоборот, усилилось после показаний пленных, что немцы в бою у Гельголанда имели намерение ввести в дело линейные крей-

[1]) Впоследствии выяснилось, что атаковала *U-21*.

сера и лишь не успели сделать это во время. Поэтому предполагалось, что повторение недавно проделанной операции с одновременным выходом Гранд-Флита на поддержку выманит немецкий флот в море, тем более, что все эти действия нашего флота приурочивались ко времени перевозки VI дивизии в Сен-Назар.

Большое отступление союзников остановилось на Марне, где немцы были поставлены Жоффром в желательное для него положение и сам он рассчитывал от обороны перейти к наступлению; приходило время вводить в бой последнего человека.

Первые транспорты отходили 8 сентября, а 7-го с рассветом эскадры линейных кораблей снялись с якоря из Loch Ewe. Путь транспортов прикрывался французскими крейсерами. Эскадра Канала оставалась свободной для главной своей цели, то-есть, для поддержки южных сил.

Утром 16 августа все боевые соединения заняли свои места и Гарвичская флотилия пошла в набег на Гельголандскую бухту. Для немцев обстановка для принятия боя была идеальна. База близка, возможность целиком использовать минные силы была полная. День выдался жаркий, очень тихий, состояние атмосферы давало плохую видимость и лишало главнокомандующего возможности непосредственного контроля над всей операцией.

Если немцам представлялся когда-либо случай, которого они хотели, при этом случай довольно верный, то они его имели именно на этот раз.

Но нигде не было германских судов, не показался даже ни один миноносец и лишь в 150 милях от Гельголанда виднелись какие-то нейтральные пароходы, которые, повидимому, предупредили немцев о присутствии нашего линейного флота.

Придя на расстояние 100 миль от Гельголанда, адмирал Джеллико решил прекратить операцию и повел свой флот на север.

Если немцы и реагировали чем-либо, то только посылкой подводных лодок на пути отхода адмирала Джеликко, ибо одна из лодок была протаранена линейным кораблем *Zealandia* в 10 ч. 30 м. утра в день начала отхода.

VI дивизия этим временем была благополучно доставлена в Сен-Назар без всякой помехи и 11-го августа закончила высадку.

Тот факт, что морские силы Германии не проявили желания вступить в бой, не должен вызывать удивления.

Как раз в момент, когда адмирал Джеллико производил описанную выше операцию, на немцев обрушились удары, разрушившие весь их план войны.

3-го сентября русские заняли Львов, а вслед за тем на Марне германцы, на своем правом фланге, позади английского корпуса, обнаружили новую французскую армию.

9-го сентября, когда Джеллико подходил к Гельголанду, генерал Жоффр уже произвел свой блестящий прорыв центра германского фронта и на следующий день германская армия находилась в полном отступлении к реке Эн.

Попытка Джеллико потерпела неудачу в своей главной цели, но зато нам посчастливилось в другом отношении. Подводная лодка *E-9* (командир капит.-лейт. Хортон), находясь в разведке в Гельголандской бухте, в полночь 12 сентября легла на грунт на глубине 120 фут в 6 милях к юго-западу от Гельголанда. С восходом солнца лодка поднялась и всплыв, увидела в 2 милях от себя легкий крейсер. Погода раз'яснилась и *E-9* пошла в атаку; выпустив две торпеды с расстояния приблизительно около 600 ярдов и затем опускаясь на дно, она слышала взрыв, а когда вновь поднялась увидела, что крейсер стоит с большим креном на правый борт. Лодка подверглась сильнейшему обстрелу с какого-то судна, ей невидимого, и вновь должна была погрузиться.

Всплыв через час, чтобы убедиться в результатах своей атаки, кап.-лейт. Хортон увидел на месте крейсера только пять тральщиков. Всю последующую часть дня миноносцы не давали ему возможности всплыть и только ночью ему удалось подняться и зарядить батареи.

Всплыв на следующий день утром, лодка опять кроме тральщиков ничего не увидала.

Задувший в скором времени шторм препятствовал лежать на дне и ходить в надводном состоянии, а потому Хортон вернулся домой. Предположение, что взорванное судно—крейсер *Хела* [1]), подтвердилось официальным сообщением немецкого министерства. Гибель *Pathfinder'a* была отомщена.

Военные неудачи немцев на суше имели свое неизбежное влияние и на море. Внимание их приковывалось к Балтике. Здесь только что произошел случай, предостерегающий их об ошибочности взгляда на Балтийское море, как на «немецкое озеро».

В самом конце августа один из их лучших легких крейсеров *Магдебург*, однотипный с *Бреслау*, производя совместно

---

[1]) *Хела*—1896 г., 2004 тонны, 19,5 узл.; II—15 фунт. и IV—4 фунт.

с миноносцами операцию при входе в Финский залив, выскочил на о. Оденсхольм. Подошедшие крейсера *Богатырь* и *Паллада* его уничтожили. Военное значение Балтийского моря для Германии в качестве «большой дороги» было столь велико, что немцы не могли не встревожиться. Вскоре стало известным, что Флот Открытого моря или, быть может, часть его занят операцией по прикрытию движения в Восточную Пруссию вдоль берега транспортов с войсками и снаряжением.

Момент был самый подходящий дать Гранд-Флиту отдохнуть и произвести мелкий ремонт и переборку механизмов после почти непрерывных походов.

Соответствующие распоряжения были сделаны и флот вышел в *Loch Ewe*. Первый лорд Адмиралтейства использовал этот кратковременный отдых Гранд-Флита для того, чтобы 17 сентября собрать там совещание с участием представителей генерального штаба и всех старших морских начальников по вопросу о плане дальнейших действий. Среди прочих поднятых вопросов обсуждался также и вопрос об оказании помощи русским в Балтике посылкой наших подводных лодок. Желательность такой меры была настолько очевидна, что распоряжения, по выяснения возможности посылки, были сделаны тотчас-же.

На этом совещании разбирался также вопрос о выработке скрытых мер противодействия немецким способам «малой войны». Главнокомандующий, считая неприемлемым прекращение торгового судоходства и рыболовства по восточному побережью, предложил систему «активных минных заграждений в открытом море». Однако, такая мера настолько была противна элементарному человеколюбию, что Адмиралтейство все еще считало ее неприемлемой. Кроме того Адмиралтейство настолько сроднилось с идеей свободного маневрирования в открытом море, что всякое поползновение стеснить эту традиционную систему не встречало сочувствия. Пока не были использованы все другие меры, эта мера не могла быть принята.

Несмотря на все окружавшие Гранд-Флит опасности, ему ничего не оставалось делать другого, как продолжать терпеливо держать в своих руках господство на Северном море.

Обязанность по осмотру судов лежала на 10-й крейсерской эскадре под флагом адмирала Де-Чер, которая образовывала так называемый Северный Патруль, между Шетландскими островами и берегом Норвегии.

Крейсерские эскадры Гранд-Флита, базировавшиеся на Кромарти и Розайт, образовывали кордон южнее этих баз,

как бы прикрывая линейный флот и образовывая вторую линию блокады.

Здесь время от времени принимали участие и устаревшие броненосцы, главным образом, типа «Duncan».

Административная работа, связанная со всей этой блокадой, являлась непосильной для командира порта в Скапа (base admiral) и ложилась тяжелым бременем на главнокомандующего, а потому было решено, в первых числах сентября, учредить должность главного командира Оркнейских и Шетландских островов, подчиненного главнокомандующему флотом и с подчинением ему командира порта в Скапа.

Главный командир побережья Шотландии делался самостоятельным и острова из его ведения выходили.

На новую должность был назначен вице-адмирал сэр Стэнли Кольвилль, который вступил в нее немедленно по окончании совещания в Loch Ewe.

Необходимость учреждения этой новой должности начала особенно сильно ощущаться по мере того, как Скапа из якорного места обращалась в порт-базу.

Желание усилить ремонтную способность базы привело к решению отправить туда старые блокшивы «Fisgards», стоявшие в Портсмуте в качестве учебных мастерских для машинных юнгов.

После внимательного осмотра и специальных приспособлений, они были признаны в состоянии совершить переход. 16 сентября каждого из них повели два буксира. Встретив очень свежую погоду, они были принуждены укрываться— «Fisgard I» зашел в Плимут, «Fisgard II» не удалось добраться до Портланда и он утонул, не доходя до этого порта, потеряв при этом 23 человека из числа 64 человек портовых мастеровых и других вольнонаемных, составлявших его экипаж.

Оборудование Скапа для удовлетворения нужд флота опять откладывалось. В это же время Скапа понес еще одну потерю—вспомогательный крейсер *Oceanic* из состава 10 й крейсерской эскадры 8 сентября выскочил на камни у Шетланских островов и погиб.

---

## ГЛАВА XII.

### Гонка к морю Дюнкерская операция. Потеря крейсеров «Cressy», «Hogue» и «Aboukir»'а.

К середине сентября казалось, что роль флота в войне на европейском театре сводится к утомительной и однообразной сторожевой службе, не имеющей непосредственной связи с главными операциями на континенте.

Центр этих операций отошел далеко от берега и никогда еще в своей истории наша армия не была так разъединена с флотом.

Однако, вскоре армия обратилась к флоту с просьбой о содействии. Преследованию немцев, отступивших от Марны, был положен предел на р. Эн. Здесь они окопались на северных высотах этой реки и 16 сентября генералу Жоффру стало очевидным, что с наличными силами прорвать новый немецкий фронт немыслимо. В этот день он решил изменить свой план и попробовать загнуть немецкий западный фланг армией генерала Монури, той самой, которая уже загнула их фланг на Марне. Вполне возможно, что он не имел большой надежды на полный успех в намеченном маневре, так как немцы, конечно, ответили бы контр-маневром, потребовавшим удлинения фронта союзников к северу. Маневр французов и контр-маневр немцев затем повторились бы и по всей вероятности повторялись бы до тех пор, пока фланги обоих противников не уперлись бы в море. В лучшем случае при этом союзники соединялись с бельгийской армией, концентрировавшейся у Антверпена; это не допустило бы неприятеля к морю и сохраняло богатые промышленные районы Фландрии.

Увы, надежды на такой исход не предвиделось. Новые германские силы уже появились у Валансьена и Камбре, принудив вскоре бельгийцев отступить за укрепления Антверпена. Повидимому, нам предстояло не лучшее, а худшее. Неприятель, дойдя до берега моря где-либо к югу от Булони и заняв порты Фландрии и северной Франции, угрожал бы нашему владычеству в Канале и всему нашему плану господства в «тесных водах» (Narrow Seas).

Все равно какой ценой, но это надо было предупредить. Союзная армия должна была сделать попытку пробиться к морю, хотя бы у Остенде. Не удайся маневр генерала Жоффра, положение создавалось бы угрожающим, поэтому

было очевидным, что удача главным образом зависела от той помощи британского флота, которая была необходима для поддержки движения на север.

Мы не знаем точно, какими именно соображениями руководилось французское высшее командования, но на следующий же день после того, как оно решило изменить свой фронт, генерал Жоффр послал через наше посольство просьбу о содействии; британское господство на море призывалось разрешить проблему сухопутного фронта.

В длинном цикле наших прежних войн было не мало примеров, когда пытались оказать с моря помощь положению на суше и совершенно естественно, что и теперь первым такое предложение пришло из Лондона. Неделю тому назад 11 сентября, то-есть через десять дней после того, как наша морская пехота была отозвана из Остенде, соответствующий план операций был предложен Франции. К этому времени с очевидностью выяснилось, что германский военный план рухнул: сражением на Марне — стремительному наступлению на Париж был положен конец. Перед союзниками открывались перспективы перехода в наступление и вопрос сводился к тому, хватит ли у них для этого наличных боевых сил. Силы обоих противников казались уравновешенными настолько, что требовалось очень немногое, чтобы нарушить это равновесие в пользу союзников. Это немногое представлялось нашему правительству в виде демонстрации с моря против коммуникационных путей неприятеля. Такая мысль была предложена вниманию генерала Жоффра, но ответил на нее он лишь тогда, когда ему пришлось прочно упереться в препятствие в виде нового фронта немцев.

Теперь он находил операцию желательной вследствие «нового обходного движения немцев на севере Франции», разрушающего план его обходного движения и просил послать все, что только возможно в Дюнкерк и Кале «для энергичных действий на коммуникационных путях неприятеля».

Передавая сообщение генерала Жоффра, наш посол добавлял, что французское правительство обращает самое серьезное внимание правительства Великобритании на это сообщение.

Лорд Китченер сделал на телеграмме пометку «весьма срочно».

Для Адмиралтейства дело представлялось «весьма важным», ибо все касавшееся безопасности портов Дуврского пролива очень его заботило.

Первый лорд и чины генерального штаба, участвовавшие в совещании в Loch Ewe, только что вернулись в Лондон и задержки в немедленных мероприятиях не произошло.

Адмиралтейство предложило в качестве основной части бригаду морской пехоты при условии, что военное министерство даст необходимую конницу. Со стороны последнего были назначены полк гусар и отряд сапер.

Морская пехота отправилась 19 сентября днем, а гусары и саперы вечером.

Высадка в Дюнкерке должна была закончиться 20 сентября, где к отряду присоединялись броневые автомобили, оставшиеся там под начальством капитана Сэмсона.

Общее командование было возложено на генерала Астона. Данными ему директивами предусматривались лишь действия демонстративного характера на коммуникационных путях. Главною целью было произвести на неприятеля впечатление, что отряд является только авангардом крупного британского десанта.

Если отряд Астона своими действиями вызовет переброску частей с фронта, то роль его считалась бы выполненной удачно.

Конечно, германское высшее командование было осведомлено о том, насколько удачно подвигалось в Англии дело формирования новых частей, боевая подготовка территориальных войск и пополнения частей, пострадавших на фронте, и потому можно было вполне рассчитывать, что оно не останется равнодушным к намеченной демонстрации.

Опыт прежних войн показывал, что такие небольшие демонстрации могут вызывать нечто более крупное, с чем пришлось бы считаться не только неприятелю, но и нашему флоту.

Для охраны образующейся новой транспортной линии особых распоряжений не делали, она возлагалась на Южные силы, хотя за последнее время они и были значительно ослаблены уходом из Хумбера линейных крейсеров *Invincible* и *New Zealand*. С обнаружением германских минных полей они перешли в Розайт и поступили в непосредственное распоряжение адмирала Джеллико. *New Zealand* вошел в состав 1-ой эскадры; *Inflexible*, вернувшись с Мальты, присоединился к *Invincible* во 2-й эскадре. От эскадры Канала также ничего нельзя было отделить, этого не позволяла обстановка, вызванная обще-имперской перевозкой войск.

К концу месяца канадские войска должны были быть готовы к отправлению в Европу и адмирал Веймисс уже

имел приказание по окончании перевозки VI дивизии в Сен-Назар, то-есть 10 сентября, итти со своими четырьмя крейсерами в Сен-Лауренс для конвоирования канадских транспортов.

На место эскадры Веймисса заступала 7-я эскадра броненосцев под флагом адмирала Бетелля. Таким образом усилить Южные силы не представлялось возможным и состав их в то время был следующий: флагманский корабль адмирала Кристиана *Euryalus* и состоявший при нем легкий крейсер *Amethyst*, 7-ая крейсерская эскадра адмирала Кэмпбелля (крейсера *Bacchante*, *Cressy*, *Aboukir* и *Hogue*), Гарвичская флотилия (1-й и 3-й дивизионы эскадренных миноносцев) и 10 подводных лодок 8-й флотилии с легким крейсером *Fearless*. *Arethusa* еще не закончила исправления повреждений, полученных в Гельголандском бою, и коммодор Тирвит держал свой брейд-вымпел на *Lowestoft*.

Боевые инструкции 28 июля 1914 года гласили:

«Крейсера базируются на Нор с целью охраны броненосных судов, находящихся в южных подходах к Северному морю и восточном входе в Канал и для поддержки 1-й и 3-й флотилий, оперирующих в этом районе из Гарвича».

В дальнейшем, в инструкциях разъяснялось, что «назначение флотилий состоит в недопущении в район южнее 54-й параллели (проходит немного южнее Доггербанки и Гельголанда) неприятельских миноносцев и заградителей. К этому раз'яснению добавлялось, что крейсерские силы «С» должны содействовать флотилиям в исполнении возложенной на них задачи, а также иметь тщательное наблюдение за появлением каких-либо неприятельских военных или транспортных судов и доносить без малейшего промедления о движении их».

В развитие этих инструкций для Гарвичской флотилии было образовано два района охраны—у Доггербанки и у *Broad Fourteens*.

Обычно большая часть крейсеров держалась в первом районе, но время от времени, в периоды, например, перевозок экспедиционного корпуса или переброски базы в Сен-Назар, они переходили во второй.

В обычных условиях в районе Деггербанки находились три крейсера, а в *Broad Fourteens* один, но часто из-за погрузок угля на оба района оставалось только три крейсера.

Последнее положение было и 16 сентября, когда адмирал Кристиан, находясь в районе Доггербанки с *Euryalus*. *Bacchante* и *Cressy* получил приказание занять оба района, оставив на севере два крейсера, а один отправить в Broad

Fourteens. Получив приказание, он донес Адмиралтейству 19 сентября, что считает полезнее для дела сосредоточить всю свою наличную силу к югу от Доггербанки, откуда ему удобнее, смотря по обстоятельствам, поддержать тот или другой район.

17 сентября засвежело настолько, что обе флотилии миноносцев не могли держаться в море и возвратились в порт; вопрос об их поддержке, таким образом, отпадал. Адмирал Кристиан донес, что район Доггербанки охраняется только его крейсерами *Euryalus*, *Hogue* и *Aboukir*. *Cressy* ушел грузиться углем, *Bacchante*—в док.

С момента ухода из Хумбера линейных крейсеров общее положение района, охранявшегося Южными силами, оставляло желать много лучшего и как раз в день получения от адмирала Кристиана телеграммы, извещавшей о сосредоточении его крейсеров у Доггербанки, в Адмиралтействе возник вопрос о реорганизации Южных Сил.

Опыт с каждым днем все очевиднее и яснее показывал, что развертывающаяся стратегическая обстановка требует более тесной и более мощной поддержки флотилий миноносцев, что суда типа «*Bacchante*» в тактическом отношении не пригодны для совместных с флотилиями действий. По плану войны суда эти находились здесь лишь за неимением других; но теперь, когда заканчивалась постройка 8-ми крейсеров типа «*Arethusa*», открывалась возможность заменить их новыми быстроходными судами по мере их вступления в строй, а типу «*Bacchante*» дать другое более соответствующее назначение.

В море продолжался шторм, миноносцы все еще не могли выйти в дозор и адмирал Кристиан оставался со своими тремя крейсерами в одиночестве. 19-го погода несколько улучшилась и миноносцы сделали попытку занять свои места, но в 6 ч. утра адмирал Кристиан должен был снова их вернуть. Днем было решено в виду продолжающегося равноденственного шторма прекратить всякое наблюдение за районами Доггербанки, оставив таковое только в районе Broad Fourteens.

Поэтому адмиралу Кристиану было приказано оставить место, считавшееся им наиболее удобным в стратегическом отношении; в приказании говорилось:

«Дозор у Доггербанки более не нужен, миноносцы из-за погоды выйти не могут. Прекратите дозор и организуйте его в районе Broad Fourteens».

Телеграмма эта была отправлена в 4 ч. 40 м., прежде чем донесение адмирала могло достигнуть Адмиралтейства. В это же самое время транспорты с морской пехотой должны были выходить из Дувра в Дюнкерк, но выход их не вызывал вышеуказанных распоряжений, так как охрана их поручалась Дуврскому Патрулю. Коммодор Тирвит получил на этот случай особые инструкции. Кроме того ему поручалось установить, если погода позволит, к следующему утру дозор миноносцев в районе Broad Fourteens, куда к этому времени должны были подойти и крейсера. В течение ночи транспорты как с морской пехотой, так и с гусарами прибыли благополучно в Дюнкерк.

В 5 ч. утра 20 сентября адмирал Кристиан находился у плавучего маяка Маас, где к нему присоединился *Cressy*.

Час спустя, адмирал отделился от эскадры, передав командование командиру *Aboukir*'а капитану I ранга Дрюмонду, так как его флагманский корабль должен были грузиться углем и кроме того исправить радиотелеграф, сеть которого снесло штормом. Адмирал не хотел оставлять эскадры и имел намерение перенести флаг на *Aboukir*, но состояние моря исключало всякую возможность спуска шлюпки. Погода была такова, что в это же самое время *Fearless*, выходивший в дозор со своими миноносцами, вынужден был вернуться в Гарвич.

Таким образом, весь этот день, а также и день 21 сентября, крейсера продолжали нести дозорную службу, не имея охраны из миноносцев. Район, в котором они находились, был особенно опасен, так как лежал между немецкими минными полями и берегом Голландии, не оставляя достаточного пространства для перемены курсов. Адмирал Кристиан считал этот район менее опасным, полагая, что так как его крейсера еще недавно были в дозоре у самой Доггербанки, то вряд ли неприятель будет искать их здесь. Отделяясь от эскадры, он приказал до прихода миноносцев, во избежание атак подводных лодок, ходить переменными курсами.

Особой тревоги угроза подводной опасности не вызывала. Общее мнение разделяло господствующий тогда взгляд, что при той короткой волне, которая бывает в этих местах во время шторма, когда самые лучшие миноносцы не могут держаться в море, подводные лодки действовать успешно не могут.

Адмиралтейство в это время имело сведения, что внимание неприятеля обращено на север и в тот же день послало

главнокомандующему сообщение о появлении у берегов Дании германского отряда легких крейсеров, эскадренных миноносцев и подводных лодок, направляющихся на север. Суда эти, якобы, видели из Esbjerg'a.

Адмирал Джеллико немедленно вышел со всем флотом на поиски в Северное море, дошел до линии Flamborough Head—Horn Reefs, но ничего не обнаружил.

Трем крейсерам оставалось не долго быть одинокими: погода начинала улучшаться и коммодор Тирвит на *Lowestoft*'е с 8 эскадренными миноносцами вышел в Broad Fourteens.

22 сентября рано утром он находился уже в пути, как вдруг радио-телеграф в Адмиралтействе принял несколько раз повторявшиеся слова: «*Aboukir*, *Hogue* тонут 52° 18′ *N*. 3° 41′ Ost.

Немедленно были отправлены самым полным ходом еще 8 миноносцев и адмирал Кристиан на *Amethist*'е, но задолго до их прихода все кончилось.

Новая трагедия прибавила к синодику свежие жертвы.

Инструкцией, преподанной командиру *Aboukir*'а, предписывалось придерживаться в темные часы к югу, а с рассветом переходить к северу.

Боевые наставления эскадре предусматривали главную опасность в атаках миноносцев, на новую опасность они не рассчитывали.

Крейсерование днем к северу, то-есть, по направлению неприятельской базы, только увеличивало риск.

С момента улучшения погоды, по мнению Адмиралтейства, надлежало придерживаться южного района. По причинам, нам неизвестным, этого сделано не было, хуже того, крейсера имели только 10 узлов ходу и, держась на траверзе друг у друга в расстоянии 2-х миль, не ходили переменными курсами. Однако, все же было установлено особое наблюдение за подводными лодками; с каждого борта имелось по одному орудию, готовому к действию.

Таково было положение дел, когда в 6 ч. 30 м. у правого борта *Aboukir*'а последовал сильнейший взрыв.

Не видя никаких признаков лодки и считая, что он подорвался на минном заграждении, капитан Дрюмонд поднял сигнал «приблизиться, держаться впереди». *Aboukir* начал валиться на правый борт; когда крен достиг 20°, он остановился; были сделаны попытки выпрямить его затоплением противоположных отсеков, но затем крен вдруг стал так быстро увеличиваться, что не оставалось сомнений, что крейсер переворачивается.

Приказание «оставить корабль» и спасаться на шлюпках выполнить не представлялось возможным, так как мелкие шлюпки кроме одного катера были разбиты, а большие, спускавшиеся стрелой, не могли быть спущены за неимением пара для лебедок.

Через 25 минут после взрыва *Aboukir* перевернулся вверх килем.

К этому моменту капитан Никольсон (*Hogue*), предупредив *Cressy*, чтобы он следил за подводными лодками, подошел к месту гибели и остановился в 2-х кабельтовах. На *Hogue* одна вахта стояла у орудий, другая спускала шлюпки, вытаскивала обеденные столы, скамейки и койки для помощи плавающим в воде товарищам. Капитан Никольсон намервался, презирая опасность, войти в гущу плавающих людей, дабы оказать им всю посильную помощь. Как только отвалившие шлюпки позволили дать ход, он поставил ручки машинного телеграфа на «вперед» и в этот же момент в крейсер попали две торпеды — с левой его стороны всплыла подводная лодка. *Hogue* немедленно открыл энергичный огонь.

В первый момент казалось, что повреждения не слишком серьезны, но уже через 5 минут шханцы были в воде. Однако, доблестная орудийная прислуга оставалась на своих местах, не прекращая огня до момента почти полного погружения, когда последовало приказание: «спасайся—кто может».

Шлюпки *Hogue* и *Cressy* начинали возвращаться со спасенными с *Aboukir*'а, *Cressy* стоял около, посылая радио, принятое Адмиралтейством. Через 10 минут после попадания торпед в 7 ч. 17 м. *Hogue* пошел ко дну. *Cressy*, продолжая делать сигналы о помощи, оставался однако стоять на месте. В этот же момент с правой стороны в 2-х кабельтовых в направлении на скулу увидели перископ и послышался шум торпеды. «Полный вперед, обе!» — скомандовал командир, но не успел крейсер забрать хода, как одна торпеда попала в борт у задней трубы, а вторая—прошла под кормой. Одновременно с этим увидели на левом траверзе боевую рубку другой лодки. Был немедленно открыт огонь, послышались радостные крики о попадании, как вдруг в крейсер попала еще одна торпеда (у заднего мостика). Казалось, что это третья торпеда была выпущена с еще одной лодки, прикрывавшейся *Hogue*'ом, так как шла по направлению места его гибели.

Последняя торпеда доканала *Cressy*; он перевернулся и, продержавшись 15 минут вверх килем, исчез. Гибель была

самой ужасной—его шлюпки были полны спасенными с других двух судов и не могли оказать никакой помощи. Кругом кроме нескольких голландских траулеров, не торопившихся подходить из боязни мин, не было никого. Только через час к месту катастрофы пришел голландский пароход *Flora* из Роттердама, который, не взирая на опасность, смело начал работу по спасению, вызывая своими действиями общее восхищение.

«Я не нахожу слов», писал капитан Никольсон, «достойных для оценки действий капитана *Flora*, рискнувшего во имя человеколюбия подойти к месту катастрофы, совершенно не зная, погибли ли крейсера от подводной лодки или взорвались на минном заграждении».

Не меньшей похвалы заслуживали также подошедшие позже пароход *Titan*, спасший 147 человек, и парусные траулеры *Coriander* и *J. C. C.*

Коммодор Тирвит, несмотря на всю быстроту, с которой он вышел по получении известия о несчастьи, прибыл к месту гибели лишь в 10 ч. 45 минут утра.

Всего удалось спасти 60 офицеров и 777 матросов, такое же количество офицеров и 1400 матросов погибли.

Тяжесть потери стольких драгоценных жизней усугублялась еще тем, что крейсера эти, мобилизованные в последнюю очередь, были укомплектованы запасными, в большинстве многосемейными людьми. Потеря устаревших боевых единиц не была уже так ощутительна для флота, но гибель такого множества сынов отечества, быстро и безропотно бросивших свои дома и семьи, чтобы придти на призыв родины, являлась национальным горем.

Под первым впечатлением думали, что в атаке принимали участие 5 или 6 подводных лодок, так как в продолжение часа было выпущено 6 торпед; поэтому, когда немцы объявили, что действовала только одна лодка, этому не верилось. Впоследствии, по мере выяснения различных фактов, сомнения в правильности германского сообщения исчезли. Крейсера были взорваны—*U 9*, довольно старой лодкой, впервые вышедшей в поход за время войны.

Как только коммодор Тирвит дошел до места гибели, 1-ая флотилия эскадренных миноносцев была отправлена в Terschelling'у, чтобы постараться отрезать возвращавшуюся лодку, но ничего обнаружено не было. 23 сентября она благополучно вернулась домой.

С начала войны ничто еще столь ярко не обнаруживало, какой произошел переворот в области морской войны, какое

значение получило еще недавно сравнительно скромное боевое оружие.

В запросе, сделанном в Парламенте, указывалось, что несчастье могло бы быть избегнуто, если бы начальник отряда более точно придерживался инструкций Адмиралтейства, предусматривающих «новую» опасность, но вместе с тем запрос выяснил, что поставленный ему упрек всецело искупался его поведением в момент самой атаки.

Доблестный поступок капитана парохода *Flora*, спасшего 286 человек и доставившего их в Ymuiden, между прочим привел к дипломатической переписке по вопросу международного права. Наше министерство иностранных дел потребовало возвращения на родину спасенных, на основании 15-го параграфа Гаагской морской конвенции, который устанавливал интернирование лишь пленных, высаженных на берег взявшими их в плен. Нидерландское правительство согласилось с точкой зрения нашего министерства и 26 сентября спасенные после оказанного им самого широкого гостеприимства возвратились на родину.

---

## ГЛАВА XIII.

## Антверпен и борьба за обладание побережьем.

Гибель *Aboukir*'а, *Hogue* и *Cressy* произвела на флот сильнейшее впечатление и привела к принятию ряда мер, на которых следует остановиться подробно. Первым последствием катастрофы был приказ, в котором флагмана и капитаны приглашались неуклонно соблюдать наставление, запрещающее подходить для оказания помощи к кораблям, взорванным подв. лодками или взорвавшимся на заграждении. Все корабли, находящиеся совместно с потерпевшими, должны немедленно выходить из опасного района и вызывать на помощь мелкие вспомогательные суда. Приказ заканчивался словами: «это наставление является развитием принципа, отныне являющегося статьей боевого устава, по которому поврежденные в эскадренном бою корабли предоставляются собственной участи».

Приказ этот в корне менял одну из основных статей прежних боевых наставлений XVII века, составленных в 1653 году, по которым всякому кораблю, поднявшему

в бою сигнал о бедствии, ближайшими к нему должна быть оказана посильная помощь, если только самому оказывающему помощь не грозит опасность попасть в плен или быть потопленным.

Весь XVIII век эта статья, несколько изменяя свою редакцию, оставалась незыблемой. Она сохранилась в боевых наставлениях 1797-1816 годов и в последней своей редакции гласила: «если корабль поврежден настолько, что ему грозит опасность быть уничтоженным или взятым в плен, ближайший к нему, наименее занятый противником, корабль, должен оказать немедленную посильную помощь и содействие».

Никогда еще в нашем флоте не действовало столь жестокое правило, как об'явленное новым приказом. Оно показывало, в какие бесжалостные условия попадали моряки в современной войне, условия—несравнимые с теми, в которых вели борьбу моряки в былое время.

Вторым результатом гибели крейсеров был приказ, запрещающий броненосным судам останавливаться для досмотра коммерческих судов. Последнее ставило суда в слишком большую опасность от подводных атак, почему были приняты меры к назначению в состав крейсерских эскадр подходящих малых вооруженных судов для этой цели.

Кроме этих двух мер была изменена и дислокация флота. План войны предусматривал в случае крайности передвижение эскадры Канала в Северное море и за день до гибели трех «Cressy» было намерение перевести в Ширнесс 5-ю линейную эскадру адмирала Бернея на случай серьезных попыток неприятеля против новой транспортной линии, но с получением известия о несчастьи намерение это не было приведено в исполнение. Увеличивающаяся активность неприятельских подв. лодок и заградителей заставила образовать новый район дозора у восточного берега Шотландии.

Раньше для этой цели сюда часто посылались из Хумбера старые броненосцы, но теперь было запрещено нести дозорную службу броненосными судами.

В довершение явилось подозрение, что неприятель пользуется траулерами для постановки мин в открытом море. Теперь мы знаем ошибочность этого подозрения, но в то время оно было настолько сильно, что Адмиралтейство, противно своим взглядам, пришло к решению хотя бы частично выполнить меру, предлагавшуюся Джеллико. Поэтому было об'явлено, что с 1 октября все порты восточного побережья закрываются для нейтральных рыбачьих судов и кроме того

об'являлась запретная военная зона, которая простиралась к северу от широты Withby (54° 30′ N) до долготы 1° Ost. и к югу от Withby до долготы 2° 30′ Ost. Все нейтральные рыбачьи суда, замеченные в этих границах, рассматривались как подозрительные в отношении постановки мин. В об'явлении раз'яснялось, что суда, которые по первому предупреждению уйдут, не будут преследоваться, но пренебрегающие запрещением будут арестовываться и с ними поступят как с нарушителями нейтралитета.

Возвращению к архаическому понятию mare clausum (закрытое море) мы были обязаны гнусному презрению немцами морских обычаев, освященных веками.

Как бы ни противоречили нашему морскому мировоззрению подобные меры, приходилось признать, что дальнейшая поддержка незыблемости морского закона, освященного благородными традициями, делалась невозможной. Никогда еще со времени появления самодвижущейся мины она не имела такого потрясающего успеха, как 22 сентября. Продолжать закрывать глаза на факты, доказывающие негодность старых методов, становилось немыслимым.

Главнокомандующий считал, что Германия в том положении воюющего, в котором она находится, применяет вполне рациональные для нее методы войны, клонящиеся к ослаблению боевой мощи нашего флота до решительного морского боя. Наши действия должны исключать всякий риск для больших судов и сводиться к самой беспощадной борьбе всевозможными средствами с подводными лодками неприятеля и его торговлей. Если Германия пользуется рыбачьими судами для военных целей, то и мы можем делать то же самое. «Мы должны», заявлял он, «широко пользоваться траулерами» и тут же набросал краткую схему действий.

Эти действия возлагали на Адмиралтейство новую большую работу как раз в то время, как военное положение Франции в свою очередь пред'являло к нему особенно серьезные требования.

Гонка к берегу моря приближалась к критическому моменту. Энергичными фланговыми движениями фронты как союзников, так и неприятеля, вытянулись к северу до Арраса и между левым флангом союзников и морем, у Дюнкерка, оставался промежуток длиною в 50 миль очень слабо защищенный. По предложению французского командования большая часть нашей морской пехоты перешла в глубь страны в Кассель, а один баталион был продвинут в Лилль; далее к востоку находились французы, занимавшие Турнэ.

Силы эти были совершенно ничтожны для воспрепятствования предпринятому немцами наступлению на севере.

Бельгийская армия никакой помощи оказать не могла; начатая ею из Антверпена наступательная операция для удара по коммуникационным путям неприятеля потерпела неудачу. Подошедшие из Германии подкрепления вынудили ее 28 сентября отступить за линию Антверпенских фортов, которые уже обстреливались.

Одновременно с этим на главном театре происходили большие события.

В этот же день потерпела окончательную неудачу попытка немцев прорвать центр союзников у Реймса. Только желанием не отступать от первоначально намеченного плана войны можно об'яснить их малое старание пробиться до этого времени к портам Канала; только теперь, поняв свое заблуждение, они начали свое обходное движение на север.

Генерал Френч, учитывая положение момента, увидел, что наступило время передвинуть британский экспедиционный корпус на его естественное место, т. е. на морской фланг. Сделанное им в этом смысле предложение было тот час же принято генералом Жоффром. Вся надежда на успех этой попытки обойти правый фланг немцев зиждилась на успешности совместной франко-британско-бельгийской операции во Фландрии. В этот момент безопасность Антверпена и полевой армии, в нем находящейся, принимала особо важное значение не только с морской точки зрения, но и с сухопутной.

Обстановка требовала обеспечения положения, позволявшего высадить войска с моря в избранном пункте. Наши VII пехотная и III кавалерийская дивизии были готовы выступить в поле; флот, принимая на себя ответственность за перевозку этих частей, мог перебросить их в Дюнкерк или Остенде, но без совместных действий с бельгийцами английские силы были недостаточны.

Кроме этих соображений о возможности операций непосредственно с фламандского побережья были еще и другие.

В начале сентября бельгийское правительство, убедившись на судьбе пограничных крепостей в невозможности для Антверпена устоять против генерального наступления, просило союзников гарантировать ему 25.000 человек для обеспечения отступления бельгийской полевой армии на Гент, Брюгге и Остенде.

Подобное развитие хода событий кампании ставило перед Адмиралтейством тягчайшую задачу.

С передвижением всей британской армии к северу Сен-Назар не мог более служить базой. Кроме распоряжений, связанных с обратной переброской базы в Гавр, приходилось еще озаботиться охраной транспортных линий в Остенде и Дюнкерке. В это напряженное время произошел случай, который удвоил затруднение и усложнил до крайности весь план.

27 сентября в день, когда бельгийское наступление потерпело неудачу, легкий крейсер *Attentive* (кап. 1 р. Джонсон, начальник 6-ой флотилии Дуврского Патруля) был атакован близ Дуврского пролива двумя подв. лодками. Обе выпущенные торпеды не попали в крейсер, лодки погрузились и скрылись. Капит. Джонсон немедленно организовал своими четырьмя дивизионами поиски неприятеля, но безуспешно. Командор Тирвит со своей стороны отправил один дивизион к North Hinder с целью отрезать лодки при отступлении, но также безуспешно. Предполагалось, что лодки вошли в Канал.

Движение транспортов, кроме шедших из западных портов в Сен-Назэр, было приостановлено и, впредь до распоряжения, прекращалось всякое движение судов днем.

Принимая во внимание критический момент нашего положения на сухопутном фронте, неожиданно обнаружившаяся ненадежность транспортных линий через Канал являлась недопустимой и катастрофичной. Между тем 29 сентября поступили сведения о новых подкреплениях на немецком правом фланге.

Для спасения положения надо было предпринимать решительные шаги, дабы обеспечить армии необходимые ей сообщения.

Существовавшая система не удовлетворяла требованиям момента, чувствовалась необходимость в более активных мерах. Самой подходящей мерой представлялась система «дальних» минных заграждений; идея таких заграждений все более и более привлекала внимание Адмиралтейства, но она все еще считалась мерой недостойной и стесняющей действия Гранд-Флита, а потому прежде чем на нее окончательно решиться был запрошен адмирал Джеллико.

Изложив подробно положение, Адмиралтейство просило главнокомандующего флотом высказать свое мнение, руководствуясь соображениями исключительно только морского характера—не встречает ли он препятствий против постановки «дальних» заграждений, и если не встречает, то где он считает их полезнее поставить—в Гельголандской бухте

или в «тесных водах» на юге? Адмирал Джеллико не изменил своего мнения — заграждения были предложены им самим еще три недели тому назад, он поддерживал свое предложение и теперь, но считал нежелательным заграждать Гельголандскую бухту и входы в германские порта, т. к., поставив заграждение в этих районах, мы подвергали себя риску и мало выигрывали, не имея возможности их охранять. Он считал желательнее заградить южный район.

С получением его ответа 2 октября были сделаны соответствующие распоряжения, но, не считая допустимым следовать примеру немцев, т. е. ставить такие заграждения секретно, не смотря на все преимущества—об этом было об'явлено. Действие немцев явно нарушали 3-ий параграф Гаагской конвенции о минах, гласивший, что: «при постановке якорных автоматических контактных мин должны быть приняты все меры, обеспечивающие безопасность мирного мореплавания». Поэтому, наше Адмиралтейство об'явило о постановке заграждений, указав границы опасной зоны и приняв все меры к широкому предупреждению мореплавателей.

В соответствии с мнением адмирала Джеллико было решено ставить заграждение исключительно в «тесных водах». Опасной зоной об'являлся параллелограмм, южной границей которого являлась линия, проходящая через середину Goodwins к северу от Остенде, северная же линия проходила к востоку от Kentish Knock. Постановка заграждений поручалась заградителям *Iphigenia* и *Andromache*. Еще до начала операции стало очевидным, что им предстоит очень трудная задача. Утром 2 октября наша подлодка *В 3* была неудачно атакована неприятельской подлодкой у южной оконечности Goodwins. Вследствие этого работа заградителей могла производится только ночью и под охраной миноносцев.

Задержка являлась весьма прискорбной, ибо в это время положение в Бельгии становилось критическим.

1 октября в юго-восточном секторе внешнего кольца антверпенских укреплений пали форты Waelhem и Wavre St. Catherine и немцы ворвались в образовавшийся прорыв.

Бельгийское правительство не видело другого выхода для спасения города кроме противодействия левому флангу атакующей армии и просило придти ему на помощь.

Считалось, что наступающая немецкая армия численностью своею не превосходит 2-х армейских корпусов, а в Брюсселе немцы не имеют более одной второочередной бригады. Бельгийцы имели в крепости 70 000 гарнизона и 80 тысячную полевую армию; из шести дивизий, ее составля-

ющих, четыре занимали два южных сектора обороны, одна находилась в Termonde и одна—в резерве, имея кавалерию на флангах.

Две дивизии вероятно, а кавалерию наверняка, можно было отделить для операции, о которой просило бельгийское правительство. Французы обещали дивизию территориальных войск.

Нами были еще ранее доставлены уже несколько тяжелых морских орудий, а теперь в Антверпен отправлялся контр-адмирал Оливер (начальник морской разведки) для подробного ознакомления с положением дел и доклада Адмиралтейству.

Военное министерство было готово отправить две наших дивизии (VII пехотную и III кавалерийскую), если бы и французы дали регулярные войска, но оно, задумывая отправку, знало из многочисленных примеров, к каким результатам приводят такие поспешные и трудные операции при совместных действиях с войсками второй линии.

Вопрос этот все еще находился в стадии обсуждения обоими правительствами, как вдруг 2 октября вечером, пришло ошеломляющее известие, что бельгийское правительство неожиданно решило вывести полевую армию из Антверпена, отступать на Остенде, а в крепости оставить только гарнизон, который должен был стараться удерживать ее до последней возможности.

Создавалось положение совершенно недопустимое, особенно с точки зрения морских интересов; необходимо было предупредить нарушение всего нашего плана, тем более, что по нашим сведениям бельгийское правительство пришло к своему последнему решению не столько под влиянием действительной военной необходимости, сколько под впечатлением, что Бельгия брошена своими союзниками.

Французы теперь предлагали не одну, а две территориальных дивизии, указывая, что в данное время эти войска не представляют уже собою тот «сырой материал», который, при первом же ударе, оставил в свое время наш экспедиционный корпус «висеть в воздухе». Операция была решена и все дело сводилось к вопросу времени. Никто в этот момент не мог сказать, когда именно войска могут собраться. Главной задачей было подбодрить бельгийцев, заставить их продержаться еще несколько дней.

Ввиду этого было решено командировать в Антверпен с поручением правительства первого лорда Адмиралтейства для того, чтобы он на месте выяснил обстановку, а одновременно

с этим отправить на помощь гарнизону для начала бригаду морской пехоты, дабы немедленно на деле показать бельгийцам серьезность нашего намерения. Генерал Парис, находившийся в Дюнкерке и заменивший заболевшего генерала Астона, вывел свой выдвинутый в Лилль баталион в Кассель, т. к. французы под влиянием угрозы на немецком правом фланге отступили от Tournai.

Таким образом генерал Парис был в состоянии выступить без задержки.

Результат этих предварительных мер сказался немедленно.

Как только об этом узнали бельгийцы, они согласились ждать до прибытия Черчилля. Выехав ночью, утром 3 октября первый лорд прибыл в Антверпен и сразу убедился, что бельгийцы, как и раньше, были готовы мужественно продолжать свое дело, пока у них оставалась хоть тень надежды.

Уже днем было выработано временное соглашение, дающее существенный выигрыш времени для выполнения плана генерала Жоффра, без особого риска для полевой бельгийской армии.

Оно состояло в том, что бельгийское правительство немедленно принимает самые энергичные меры к тому, чтобы продержаться еще дней десять, нам же предстояло в продолжении трех дней окончательно решить, можем ли мы и где именно высадить группу войск, достаточную для серьезной помощи. Если через три дня мы не сможем дать прочной гарантии в такой помощи, Бельгии предоставлялось право оставить Антверпен и вывести полевую армию. В последнем случае мы обязывались прикрывать наступление, послав свои войска в Гент или в какой либо другой пункт на линии отхода.

Кроме того, мы обязывались, не откладывая, придти на помощь обороне города посылкою орудий, отрядов морской пехоты и матросов.

Последнее обязательство являлось «отчаянным» средством против отчаянного положения. Надо было немедленно предпринимать что либо для выигрыша времени.

Помимо бригады морской пехоты (Royal Marine Brigade), находившейся уже в пути, в Англии формировались две морских бригады (Royal Naval Brigade), которые должны были вместе с бригадой морск. пехоты образовать полную морскую дивизию. Морские бригады находились в периоде формирования и пока еще совершенно не годились для боевой службы.

Идея сформирования сухопутной части из матросов первоначально преследовала лишь цель иметь на готове неболь-

шие подвижные десантные отряды на случай занятия какой либо передовой морской базы и только 17 августа 1914 года было решено довести состав этих отрядов до 2-х бригад.

Даже бригада морской пехоты, сформированная уже давно, только 18 августа начала обучение в поле.

Морские бригады формировались из излишка матросов общего морского резерва. (Fleet Reserve, Royal Naval Reserve и Royal Naval Volunteers) с небольшим числом людей действительной службы.

Для прохождения курса пехотного обучения офицеры были даны военным ведомством.

Бригады имели 4-х баталионный состав, каждый баталион назывался именем знаменитого адмирала [1]).

Только в самом конце августа новые формирования попали в лагери в Walmer и Betteshanger близ Sandwich. Винтовками их снабжал флот. Лишь к концу сентября винтовки были получены полностью. Обучение длилось пока еще меньше месяца и курс стрельб еще не был пройден. Бригады не были даже вполне обмундированы и не имели шанцевого инструмента. Большинство офицеров и рядовых представляли собою все еще сырой материал и к тому же значительное их число, взятое из запаса, никогда раньше на действительной военной службе не были.

Однако, эти бригады находились близко от Дувра, их можно было быстро погрузить на транспорт, да к тому же других частей не было вовсе. Конечно, их отправка являлась малонадежным предприятием, но они отправлялись только для гарнизонной службы. Войска, на помощь которым они шли, были все-таки еще хуже их. Последние соображения и отчаянное положение в Антверпене вместе с критическим моментом борьбы за побережье оправдывали эту меру, хотя бы по причинам морального и дипломатического характера.

Телеграфируя основные пункты соглашения, Черчилль просил, если они принимаются правительством, немедленно сажать морские бригады на транспорты, для отправки их в Дюнкерк. Правительство согласилось и распоряжения были сделаны.

Сколь ни плохи были в боевом отношении морские бригады, не следует упускать из виду главную цель их посылки — укрепить и поддержать дух гарнизона

---

[1]) В I бригаде:—(1) Drake, (2) Benbow, (3) Hawke, (4) Collingwood.

В II бригаде (5) Nelson, (6) Howe, (7) Hood, (8) Anson. Бригада морск. пехоты—4 баталиона от № 9—№ 12 с именами их портовых дивизий.

в течение 3-х—4-х дней; по истечение этого критического срока можно было почти с уверенностью ожидать сосредоточения в Остенде соединенного франко-британского отряда, годного для совместных действий с бельгийской полевой армией, против левого фланга осаждающих неприятельских сил.

Французы посылали взамен одной территориальной дивизии морскую бригаду, которую они ставили в боевом отношении выше территориальных войск, в составе двух прекрасных полков морских стрелков (из матросов) и одного полка зуавов при 16 морских пулеметах. Эта бригада, общею численностью в 8.000 человек, должна была отправиться из Парижа по железной дороге в то время, как из Гавра морем отправились 87-ая территориальная дивизия в составе двенадцати баталионов, двух эскадронов второочередной кавалерии и двух бригад 90 м/м артиллерии.

Наше Адмиралтейство пошло на риск перевозки. Англия давала VII пехотную и III кавал. дивизии, которые должны были прибыть не позже 6-го и 7-го октября.

При таких условиях в Остенде собиралось 42.000 человек при 68 английских орудиях, не считая французской артиллерии, и 8.000 человек морской дивизии генерала Париса и тяжелых орудий.

Такая сила, неожиданно брошенная против левого фланга осаждающей немецкой армии в момент, когда развертывалась обходная операция генералов Жоффра и Френча против правого фланга главных сил немцев, не могла быть оставлена неприятелем без внимания.

В ожидании обещанной помощи бельгийцы приступили к выполнению принятых на себя обязательств, начав укрепляться на линии рек Большой и Малой Nethe, линии, занятой ими после падения внешних фортов Антверпена.

Здесь к ним присоединилась наша морская пехота. Прибыв в Антверпен вместе с приданными к ним саперами, она на следующее утро получила приказание занять Lierre—местечко, расположенное на островке, образованном течениями рек Большой и Малой Nethe. Местечко это составляло предмостное укрепление и ключ всей позиции на реке. Три наших баталиона заняла боевой участок к северу от Lierre на Малой Nethe, имея в резерве 4-й баталион, а на флангах бельгийские войска. Весь этот участок вместе с бельгийскими войсками поступили под начальство генерала Париса. Район этот находился уже под артиллерийским огнем тяжелых орудий неприятеля. Укрепление его были

совершенно неудовлетворительны — окопы недостаточно глубокие и без блиндажей.

Наши саперы немедленно приступили к работам и к вечеру многое было сделано.

Всю ночь бомбардировка, продолжавшая с усиленной энергией, принудила бельгийцев, занимавших восточный берег Малой Nethe, отступить за реку.

В то же самое время, в 25 милях к юго-западу, неприятель перешел реку Dendre, протекающую на север, впадающую в Шельду у Termonde и составляющую продолжение главной линии обороны Фландрии на французской границе.

Это движение давало неприятелю возможность приступить к попытке переправиться через Шельду у Schoonaerde и Termonde и угрожать линии отступления из Антверпена.

К ухудшению положения, на следующий день в полдень, (5 сентября) немецкая пехота заняла Lierre и хотя и не имела возможности дебушировать оттуда, все-таки переправилась через Большую Nethe и принудила к отступлению полк бельгийцев, расположенный на правом фланге; контр-атака другого бельгийского полка, при содействии наших морских воздушных сил, была успешна и к 4 ч. 30 м. первоначальное положение восстановилось, но неприятель удержался на западном берегу реки. На юге положение не исправилось. На слабую бельгийскую дивизию, защищавшую на Шельде линию отступления, неприятель нажимал очень сильно и приходившие оттуда донесения были самого неутешительного свойства. В Бордо срочно послали просьбу, чтобы морские стрелки не задерживались в Остенде, а немедленно отправлялись в Антверпен.

Не взирая на неутешительную обстановку, на совещании под председательством бельгийского короля и при участии первого лорда Адмиралтейства было решено продолжать удерживаться, но почти одновременно с этим решением пришло известие о форсировании немцами реки Малой Nethe к северу от Lierre.

Приходилось делать какую-нибудь отчаянную попытку, чтобы спасти линию реки.

Около 1 ч. 15 м. дня (6 сентября) последовало приказание Бельгийской Главной Квартиры, произвести общую атаку с целью отбросить неприятеля за реку.

Распоряжение об этой атаке, назначенной в 2 ч., весьма запоздало и заставило генерала Париса, сильно сомневавшегося в ее пользе, сообщить, что он не может принять в ней участие. Вслед затем два бельгийских полка с большой стреми-

тельностью пошли в атаку, заставили неприятеля отступить и к 4 ч. 30 м. восстановили положение.

До утра восстановленное положение удерживалось, но с рассветом немцы снова атаковали свежими силами правый фланг бельгийцев, на линии к юго-западу от Lierre, и проникли в Boomlaer и Hulst.

Были сделаны доблестные попытки при содействии наших морских аэропланов, бросавших бомбы, выбить немцев. Попытки имели некоторый успех, частично потерянное пространство возвратили, но все же продолжать удерживать плохо оборудованные окопы против артиллерийского огня становилось невозможным.

В 11 ч. утра генерал Парис нашел необходимым приказать своим бельгийским частям несколько отступить на позицию между рекою и внутренними фортами.

Так как такое отступление обнажило правый фланг бригады морск. пехоты, уже находившейся под артиллерийским огнем, то ее передвинули в дер. Vremde в двух милях впереди форта № 3 внутреннего кольца Антверпенских укреплений.

В это время прибыли I и II бригады морской дивизии; задержавшись в Дувре из-за несвоевременного прихода транспорта; они прибыли в Дюнкерк в ночь с 4-го на 5-ое сентября.

В 2 часа 30 м. дн. 6-го сентября их подвезли в Антверпен по железным дорогам через Гент и St. Nicolas, т. е. пересекая линию, по которой шло немецкое наступление от Termonde и расквартировали вокруг Wilryck близ форта № 6.

Бельгийская Главная Квартира, считаясь с невозможностью дальнейшего удержания линии р. Nethe, намеревалась занять линию окопов, проходящих по дороге Lierre — Antwerp от Арсенала до железной дороге Malines до Vremde, но они требовались генералу Парису для поддержки его правого фланга в помощь бельгийцам, которые не могли больше держаться под напором немцев, перешедших Nethe и укрепившихся к юго-западу от Lierre, на дороге в Malines.

Однако, наши союзники были так измучены предыдущей ночной атакой, что являлось сомнительным, поспеет ли поддержка во время, и потому в 10 ч. 30 м. морские бригады получили приказание занять окопы в промежутках между внутренними фортами для прикрытия могущего последовать дальнейшего отступления.

К 11 ч. 30 м. работа по улучшению окопов закипела. Средством для такой работы, т.е. шанцевый инструмент, был лишь тот, что могли достать.

Через час, когда стало очевидным, что нажим неприятеля не усиливается, генерал Парис приказал I бригаде выдвинуться на Lierr'скую дорогу и бросить один баталион на поддержку морской пехоты в Boschock'е, а другой—к замку Weypinck и удлинить линию морской пехоты до железной дороги в Malines.

Обстановка здесь не представлялась безнадежной, но на Шельде у бельгийцев, прикрывавших пути отступления, положение дел было скверное. Попытки неприятеля форсировать переходы на реке у Baesrode, Termonde и Schoonaerde не прекращались, хотя все они и отбивались, но стоили очень дорого. Пришлось снять еще целую дивизию с главной линии обороны и отправить ее для поддержки через Шельду в Tamise.

В довершение затруднений получилось сообщение, что правое крыло немецкой армии, отступившее на Марне и достигшее окрестности Лилля, выделило сводный отряд из пехоты и кавалерии численностью в 5 000 человек, направляемый на автомобилях через Mouscron на Остенде. Таким образом, появилась угроза для бельгийской армии быть отрезанной от союзников вовсе.

Отступление ее еще несколько ранее намечалось по другому направлению и для спасения положения надо было занимать вверх по Шельде Гент. Были надежды, что в Гент вошла VII британская пех. дивизия; «с 4-го сентября», писала бельгийская L'Action de l'Armée Belge, «генеральный штаб решил, что Гент должен быть во что бы то ни стало занят. Не имея для этого нужной силы, он обратился с срочным представлением о необходимости занятия этого города в Англию, т. к. Англия проявила намерение оказать помощь, продолжив оборону Антверпена.

Была обещана помощь VII британской пехотной дивизии, долженствующей высадиться на побережьи, и кроме того некоторых французских частей.

Увы, этой помощи не было видно. Ни о французских морских стрелках, ни об их территориальной дивизии, равно, как и о нашей VII—ничего не было слышно.

Неприбытие произошло вследствие затруднений, встретившихся при ее отправке. Согласно отданным распоряжениям, отправка должна была состояться из Саутгэмптона в ночь на 4 сентября, т. е. тогда, когда морская бригада вышла из Дувра. К этому времени заканчивалась постановка минного заграждения, но все-таки ненадежность пути через Канал заставляла применять и другие меры для обеспечения безопасности перехода транспортов.

Французов просили предоставить все свободные миноносцы для сформирования противолодочного дозора от Selsea Bill до Дувра; адмиралу, командующему всеми дозорными отрядами, было предписано организовать такой же отряд в Дуврском проливе, а коммодору Тирвиту —послать из Гарвича достаточное число миноносцев для недопущения прохода немецких лодок между нашими и немецкими заграждениями.

Французы не только немедленно исполнили просимое, но даже сделали больше, чем предусматривалось английским планом. Отправляя на помощь бельгийцам территориальную дивизию из Гавра в Дюнкерк морем, они, придерживаясь своей старой школы, непременно желали конвоировать ее крейсерами. Все еще не признавая нашей системы охраны и дозора, они неожиданно потребовали для этой цели свои 4 броненосных крейсера, находившиеся в составе западной эскадры адмирала Бетелля. Адмирал с уходом крейсеров лишался возможности исполнять возложенную на него задачу по охране устья Канала и Адмиралтейство, не теряя времени, настойчиво просило французов не брать крейсеров, но последние все-таки предпочли свою систему, хотя, конечно, крейсера совершенно не годились для противолодочной охраны транспортов.

Уход французских крейсеров нарушил всю охрану на западе, но этим одним затруднения не закончилось. Местом высадки VII пехотной и III кавалерийской дивизий первоначально были назначены Дюнкерк и Булонь, но когда днем 4 сентября стало известным, что французская дивизия также направляется в Дюнкерк, их маршрут был изменен на Кале и Булонь, т. к. для высадки 20.000 человек и 68 орудий, не считая лошадей и повозок, нужен был незагруженный порт.

Не успело Адмиралтейство закончить соответствующих в связи с этим распоряжений, как военное министерство, ввиду быстро развертывающихся во Фландрии событий, потребовало доставки войск в Зеебрюгге.

Ничто не могло послужить большей похвалой терпению и выдержке флота, чем то, что на это требование не последовало быстрого и определенного отказа.

Против своей воли, уступая тяжелым обстоятельствам на фронте, флот уже раз согласился на связанную с большим для него в будущем риском постановку минного заграждения, защищающего пути транспортов в Дюнкерк, теперь от него требовали вести транспорты через это заграждение, которое закрывало подход к Зеебрюгге и требовало протраливания Канала для прохода транспортов.

Ночью стало известным об отступлении бельгийцев за р. Nethe и это послужило толчком скорейшей отдаче соответствующих распоряжений. В течение 5 октября было приказано: штабам войск, прибывающих на транспортах, поспешить переездом из Дюнкерка и Нанта в Зеебрюгге; двум южным группам тральщиков, работавших между Kentish Knock и North Foreland протралить канал; никаким судам конвоя без особого приказа не проходить ниже Дувра.

Погода была такая, что два тральщика на пути к месту работ пропали без вести.

Неприятельские подв. лодки по прежнему не давали покоя. Рано утром одно из судов охранной флотилии Nore обнаружило лодку у North Foreland, которая после неудачного преследования погрузилась. Являлась необходимость конвоирования каждого транспорта одним или двумя миноносцами. Кроме того не исключалась опасность нападения с моря на Зеебрюгге, раз немцы узнают, что мы им пользуемся.

Лучшие Гарвические подв. лодки получили приказание следовать на охрану новой базы, но лодки Ems'кого дозора оказались там еще раньше и одна из них *E.9* (кап.-лейт. Horton) 6 октября потопила неприятельский миноносец *S. 116*.

Приход транспортов узким, стесняющим всякое уклонение от курса, каналом до вечера 6 окт. происходил без инцидентов.

Пароходы шли «пачками» и в каждой пачке один от другого в 10-ти минутном расстоянии. Лодки несомненно по близости были, т. к. один из конвойных миноносцев (*Mohawk*) был, хотя и безуспешно, атакован.

Через место атаки в продолжение $1^1/_2$ часа прошло семь транспортов: риск, которому они подвергались, был не малый.

Утром 7 октября вся VII дивизия благополучно переправилась через Канал.

Только безупречная организация всего дела перевозки, бдительность конвоя и та быстрота, с которой флот приспособился к требованиям момента, спасли дело этой срочной перевозки.

Конвоирование транспортов с кавалерией усложнилось выяснившейся непригодностью Зеебрюгге в качестве места для высадки и базирования конницы и их потребовалось отправить в Остенде, а в довершение осложнений французы просили миноносцев для охраны их базы в Дюнкерке. Для выполнения этой новой задачи и одновременного конвоирова-

ния транспортов с кавалерией миноносцев не хватало. Пришлось поставить транспорты в Downs, пока не будет найден способ выйти из положения.

В конце концов, отделив 8 миноносцев из Гарвича, отправили транспорты по новому пути (через охраняемый Дюнкерский район, а оттуда вдоль берега), причем вся эта трудная и опасная операция прошла благополучно. Затруднения с перевозкой морем закончились, но начались затруднения по переброске войск в нужные пункты.

Местное военное начальство в Остенде настаивало, чтобы начальник VII дивизии генерал-майор Каппер немедленно отправлялся со своей дивизией в Антверпен, но т. к. имелись сведения, что неприятель пытается перейти Шельду ниже Гента, он не мог на это согласиться. Считаясь с предостережением лорда Китченера и начальника штаба, дабы не оказаться запертым в крепости, он решил расквартировать свою дивизию в окрестностях Брюгге и ждать выяснения обстановки.

Генерал-лейтенант сэр Генри Раулинсон, прибывший на автомобиле с р. Эн для принятия общего командования, одобрил решение начальника VII дивизии и штаб свой расквартировал там же. К этому времени первоначально намеченный план операции, имевший целью заставить немцев снять осаду Антверпена, был собственно говоря уже оставлен.

В виду развертывающейся в Бельгии обстановки генералы Жоффр и Френч на совместном совещании пришли к решению, что лучшим средством спасти Антверпен является крупная, по возможности немедленная, обходная операция на правом немецком фланге в районе Лилля и главные их усилия сводились к выполнению этой операции. Во исполнение этого решения Жоффр приказал направить бригаду морских стрелков для совместных действий с нашей морской бригадой, предполагая еще тогда, что Антверпен сможет продержаться нужное время. Территориальную дивизию он отправил в Poperinghe (к западу от Ипра) и сделал распоряжение о высылке из Парижа в Шербург второй территориальной дивизии для погрузки ее там на транспорты и доставления в Дюнкерк.

По несчастью эти распоряжения, из-за ошибки, не были сообщены ни генералу Френчу, ни нашему военному министерству и генерал Раулинсон, оставаясь в неведении, что план, на котором основывалась порученная ему операция, нарушен, не знал, что ему делать. Ясно было только одно—

произвести операцию так, как она намечалась, теперь было невозможно.

Все силы ген. Раулинсона заключались в VII дивизии, кавалерия не прибыла, наша морская дивизия, повидимому, была заперта в Антверпене, ни о французских морских стрелках, ни о территориальной дивизии, ничего не было слышно.

Положение в Антверпене оставалось туманным, но имелись вполне определенные сведения, что неприятельская кавалерия в значительных силах сосредоточивается у Лилля, якобы, с целью обойти левый фланг французов. Вечером 6 октября сообщения Лилля с Дюнкерком были прерваны.

Тем временем, в Антверпене после потери линии реки Nethe и вследствии продолжающейся усиливаться угрозы путям отступления полевой бельгийской армии было решено, что наступило время ее выводить, дабы ей не лишиться возможности действовать совместно со стягиваемыми на помощь силами. Генерал Раулинсон поехал в Антверпен для переговоров с бельгийским генеральным штабом и днем 6 октября состоялось совещание, на котором присутствовал также и первый лорд Черчилль. На этом совещании было решено немедленно отвести войска за линию внутренних фортов, т. к. неприятель с занятого им пространства уже мог обстреливать город. Кроме того, войска и физически и морально были слишком измучены.

Генерал Парис со своей бригадой и приданными ему бельгийскими частями должен был удерживать интервалы между фортами по мере возможности и пока город мог еще противостоять бомбардировке. Вся остальная полевая армия отступила на другой берег Шельды, где, окопавшись, становилась лагерем в поле. Оттуда ей было удобнее принять участие в совместной операции с прибывающими на помощь с запада силами. Возможность такой помощи еще не исключалась. Генерал Раулинсон должен был организовать эту помощь в Генте и Брюгге. Бельгийское правительств переезжало в Остенде.

Три из оставшихся четырех дивизий полевой армии должны были ночью перейти реку под прикрытием сил генерала Париса, который немедленно приказал своим частям отойти и занять окопы в интервалах между фортами. На фортах оставался бельгийский гарнизон. I-я морская бригада заняла позицию на левом фланге в таком порядке: баталион Drake между фортами № 4 и 5, б. Collingwood между № 4 и 3, б. Hawke между № 3 и 2 (крайним слева),

а б. Benbow в резерве. II-я бригада продолжала линию от форта № 5 до форта № 7. Один баталион бригады морской пехоты занял интервал между №№ 7 и 8, а остальные баталионы морских пехотинцев стояли в резерве у замка Waesdonck.

Здесь также окопы оказались неудовлетворительными и весь день и ночь продолжались тяжелые работы по их оборудованию при помощи наших сапер и небольшого числа бельгийских войск. I бригада настолько поспела улучшить свои окопы, что была вполне способна держаться.

В течение 7 октября, пока продолжались работы, все было сравнительно тихо, но ночью начался тяжелый обстрел города.

Особенного беспокойства он не вызывал; как губернатор, так и большинство гражданского населения уже оставили город. Утром 8-го немцы открыли сильнейший артиллерийский огонь по окопам морской дивизии и одновременно повели сильную атаку на форта №№ 1 и 2.

Генерал Парис, еще ранее пришедший к заключению о невозможности для его измученных и плохо обученных частей держаться, телефонировал в 7 ч. 5 м. утра в Брюгге генералу Раулинсону, что он втечение дня вынужден будет отступить.

Атаки фортов явно угрожали левому флангу морской дивизии, что крайне беспокоило генерала Париса и вызвало соответствующие с его стороны распоряжения. К сожалению, прошло не мало долгих часов, пока его приказания достигли назначения. Спешность организации всего дела не дала возможности наладить должным образом штабную службу—поддерживать связь было крайне трудно.

В 2 ч. 30 м. дня бельгийцы оставили форт № 4. I морская бригада, не имея в то время еще никаких новых приказаний, выбила немцев из форта № 4 при поддержке роты резерва. Другая рота резерва, поддержав бельгийцев на фортах № 3 и 2, помогла тем удержать эти форты. I бригада не помышляла об отступлении. Около 4 ч. к ней на поддержку подошел целый баталион морской пехоты. Однако, действие бригады не соответствовало обстановке.

Еще рано утром, вследствие ошибочного сообщения о падении северных фортов, штаб (расположенный в Антверпене) решил весь британский отряд и остающиеся бельгийские части переправить ночью через Шельду для присоединения к полевой армии. Это решение теперь начинало приводиться в исполнение. Отступая, войска должны были

пройти через город и переправиться через реку по двум понтонным мостам, наведенным у Burght и St. Anne, следовать в St. Nicolas для посадки в поезда. Соответствующее приказание штаба получилось около 5 ч. дня и через час II морская бригада и бригада морской пехоты уже проходили город для переправы у Burght. Баталион Drake, стоявший на правом фланге II бригады, последовал за ними. До остальных баталионов I бригады приказание штаба не достигло и они оставались на своих позициях до 7 час. вечера, когда к ним прибыл офицер из штаба с приказанием отступать. Согласно этому запоздалому приказанию, I бригада должна была отойти за город к железнодорожному депо Gare de Formation под прикрытием следующей за ней II бригады.

Отступление назначили в 9 часов вечера, но даже в 10 ч., к каковому времени только выяснилось об уходе большей части дивизии, оно не могло начаться. Батальон Hawke, стоявший севернее всех, должен был двигаться в обход, т. к. ближайшая на его пути деревня обстреливалась; всем трем батальонам было опасно следовать по военной дороге, имея обнаженным правый фланг.

Общее отступление I бригады началось лишь после 10 ч. вечера, через лес. Приходилось идти узкой колонной, не зная хорошо пути, руководствуясь указаниями трех из офицеров, успевших в продолжение дня произвести рекогносцировку. Движение производилось очень медленно, люди падали от изнеможения.

Только в 1 ч. 30 мин. ночи штаб бригады добрался до назначенного пункта у железно-дорожного депо и начал на пароходе переправляться в Burght.

К этому моменту общее положение стало совершенно критическим.

К утру 8 октября, когда пришло телефонное сообщение генерала Париса о невозможности долго держаться, генерал Раулинсон вернулся в Брюгге, но об организации выручки Антверпена не приходилось и мечтать. Он уже знал об оставлении бельгийской армией своего лагеря и об их дальнейшем отступлении на запад и находился в сомнении, может ли он в своем положении способствовать обеспечению этого отступления. Имелись сведения о значительных силах неприятеля, двигающихся на север, с целью припереть бельгийскую армию к границе Голландии; естественно надо было думать о спасении армии, а с нею вместе и нашей морской дивизии.

Гент занимался 1.500 бельгийцами. О том, что какое-то число французских морских стрелков прибыло в Дюнкерк на помощь им—он знал, но о пропавшей французской территориальной дивизии он не имел никаких сведений. Нашу VII дивизию можно было доставить в Гент к вечеру следующего дня, также и кавалерийскую, в то время высаживавшуюся в Зеебрюгге, почему Раулинсон пришел к решению сделать отчаянную попытку сохранить пути отступления бельгийцев, если только он не получит определенных отменяющих приказаний. В Англии в то время сильно сомневались в возможности успеха такой операции.

Под влиянием усиленного сосредоточения германских сил у Лилля надо было предпринимать что-либо для защиты Дюнкерка, куда начали прибывать эшелоны французской территориальной дивизии.

Отряд королевской морской артиллерии (Royal Marine Artillery [1]) в составе 900 человек при 16-ти полевых орудиях только что высадился, имея распоряжение немедленно следовать в Антверпен. Это распоряжение отменили, приказав отправить в Антверпен половину, а остальным оставаться для местной обороны. Оксфордским гусарам было приказано оставаться на месте в полной боевой готовности.

Остенде вызывало не меньшие опасения. По получении из Антверпена сообщения генерала Париса, кавалерии, высадившейся в Зеебрюгге, было приказано следовать туда для расквартирования. Тяжелые орудия было решено оставить в Зеебрюгге. Для прикрытия этого движения генерал Раулинсон решил передвинуть VII дивизию в пункт, расположенный в 4-х милях от Остенде, но привести свое решение в исполнение не смог. Неприятель неожиданно развернул такие угрожающие силы, что положение всего нашего десанта становилось ненадежным; приходилось считаться с возможностью общего отступления.

В 10 ч. 45 м., 8 октября, пришло сообщение о распоряжении нашего правительства не выгружать авто-транспорт и всем пароходам, доставившим десант, оставаться в портах прибытия.

В 2 ч. 30 м. штаб генерала Раулинсона отправился в Остенде и через 5 минут все были извещены об этом решении правительства.

---

[1]) Сформирован приказом от 22 сентября в составе 4-х батарей (по 4-е 12 фунт. орудий и 331 человек) в качестве полевой артиллерии при морской дивизии.

Высадка в Зеебрюгге продолжалась, но транспорты не уходили, оставаясь в готовности принять войска обратно.

В конце концов Кабинет решил оставить наши войска с целью попытаться обеспечить отход от Антверпена.

7-го октября утром вся бельгийская армия за исключением арриергарда переправилась на западный берег Шельды, хотя неприятель форсировал реку у Schoonaerde, откуда мог оперировать непосредственно на путях отступления. У Berlaere удалось задержать наступающую колонну и дальше этого пункта, в течение дня, она продвинуться не смогла.

Получились донесения о появлении немцев в окрестностях Гента, но находившаяся там бельгийская бригада могла спокойно удерживать это место до прихода подкреплений союзников.

Определенное приказание оставаться для защиты отхода бельгийской армии и нашей морской дивизии достигло генерала Раулинсона в 5 ч. 45 м. дня 8 октября.

К этому времени стало известным об отправлении по железной дороге в Гент французской морской бригады на помощь бельгийской бригаде; последний батальон французов только что отправился.

Генерал решил их поддержать, отправив две бригады VII. дивизии с частью артиллерии для совместного с ними выполнения намеченного бельгийцами плана. Третья бригада нашей дивизии оставалась в резерве в Брюгге, а кавалерийская отправлена в Ecloo, где 9 октября расположилась бельгийская Главная Квартира.

Из-за неопытности в деле железнодорожных перевозок потребовалось много времени для приведения в исполнение этих распоряжений. 9 октября, когда перевозки были еще в полном ходу, в 9 ч. утра поступило сообщение о прибытии морской дивизии в Selzaete (позади канала Ferneuzen) и о дальнейшем ее благополучном следовании.

Пока что все шло удовлетворительно — главные силы бельгийской армии подходили для занятия позиции Selzaete—Ghent, позади канала Ferneuzen, вдоль линии голландской границы, имея одну дивизию в резерве в Остенде. На этой позиции надеялись удержаться против германского вторжения, вступив отсюда в связь с протянувшимся к северу левым флангом франко-британской армии. Ариергардные части были оставлены в Loochristy, Lokeren, Wachtebeke и Moerbeke для прикрытия движения нашей морской и бельгийской дивизий.

На Lokeren немцы вели настойчивые атаки.

Сообщение о «благополучном» следовании морской дивизии не вполне отвечало действительности.

II бригада, морская пехота и батальон Drake в хорошем порядке прошли через узкие улицы Антверпена до юго-западного угла города, откуда им пришлось выйти на берег реки, чтобы дойти до моста у Burght. По обеим сторонам всего дальнейшего пути тянулась сплошная линия огня от пожаров нефтехранилищ, подожженными бельгийцами.

Не взирая на почти невыносимый жар, они благополучно добрались до моста, не разрушенного артиллерийским огнем немцев исключительно благодаря густому дыму от пожаров.

От Burght отступление продолжалось до Bevern Waes— пункта, лежащего на железной дороге в Брюгге, идущей через St. Nicolas и Lokeren. В Bevern Waes произошла задержка, т. к. получилось донесение, что немцы выбили бельгийцев из Lokeren и продвигаются к St. Nicolas.

Спешно переменили дальнейший маршрут, решив отправить наших людей по железной дороге, идущей вдоль голландской границы.

Такое решение нарушало доставку в намеченный для них пункт St. Gilles-Waes, где их должны были ожидать поезда для отправления в Остенде.

Отклонение от первоначального маршрута привело к тому, что наши эшелоны пересекли главную линию отступления бельгийской дивизии и столкнулись с нею у St. Anne-Bridge.

Массы скопившихся тут же беженцев запрудили движение, а отсутствие соответствующих чинов штаба, ведающих делом перевозки войск, привело к полной путанице. Кое как наши части добрались до St. Gilles-Waes, где смогли погрузиться в вагоны для следовании в Остенде.

На самом деле попытка немцев прорваться через Lokeren им не удалась, хотя временами положение было опасное. Как только наша кавалерийская бригада прибыла в Ecloo, бельгийский штаб попросил бросить ее на помощь угрожаемому пункту, но не успела бригада тронуться, как Главная Квартира бельгийцев сообщила, что опасность в этом направлении миновала, но что появилась более серьезная угроза в направлении Alost.

Намеченная операция была отставлена, что привело к серьезным результатам.

В то время, как происходили вышеописанные события, батальоны I бригады морской дивизии дошли до Zwyndrecht, на главной дороге к западу от Антверпена.

Здесь они рассчитывали найти штаб своей дивизии или по крайней мере получить какие-нибудь приказания, но вместо этого встретили лишь толпы беженцев. О том, где находится II бригада, они узнали не скоро.

Единственно что оставалось делать — это пробираться дальше. Люди, не евшие с полдня предыдущего дня, с трудом передвигали ноги, но все-таки продолжали тащиться дальше, смешавшись с беспомощною толпой беженцев. Делая приблизительно по миле в час, около 1.500 человек I бригады днем добрались до St. Gilles-Waes, где узнали, что остальная часть дивизии за восемь часов до их прихода выбыла по железной дороге дальше.

В 4 ч. 15 м. они начали грузиться в вагоны, но не успела еще закончится посадка, как пришло известие, что немцы перерезали путь к северу от Lokeren, позади Morbeke, и наступают на St. Gilles. Неприятельский отряд с артиллерией атаковал поезд, в котором находился 10-й батальон морской пехоты под командой полковника Луарда. Попытки батальона оказать сопротивление парализовались панически настроенной толпой беженцев, облепивших поезд. Полковнику Луарду с 150 человеками удалось пробиться и уйти, все остальные попали в плен.

Сведения о случившемся привез поезд, шедший сзади и вернувшийся обратно.

Последняя возможность пробиться на запад казалась потерянной. Остатки бригады, в конец измученные двумя длительными переходами прошлою ночью и в продолжение дня, не имели ни продовольствия, ни воды, ни патронов и потеряли свой обоз. При таких условиях командир бригады не видел другого выхода, кроме перехода на территорию Голландии, для чего надо было пройти еще несколько миль по линии железной дороги. В 5 часов остатки I бригады вместе с приданными к ним саперами перешли границу и были интернированы. Лишь одному офицеру и 40 нижним чинам удалось благополучно пробраться вдоль границы и избегнуть интернирования. К утру 10 октября отступление из Антверпена благополучно закончилось.

Вскоре выяснилось, что печальный случай с тремя батальонами I бригады мог бы и вовсе не иметь места.

Железнодорожная линия была свободна. Поезд, атакованный, а затем брошенный немцами, был приведен бельгийским офицером, умевшим управлять паровозом. Кроме этого поезда пришел еще один с 200 нашими людьми, а позднее по полотну добрался пешком лейтенант Грант с остатками роты,

выбившей немцев из форта № 9 в ночь с 7 на 8 октября. Приказ об отступлении до него не дошел. Придя к реке и найдя мост взорванным, он со своими людьми переправился на другой берег на пароходе и там присоединился к партии, идущей в Голландию, но узнав ее намерение, бросил ее и пошел на запад.

Удалось благополучно уйти еще одному офицеру—морскому летчику, лейтенанту Мариксу. 8 октября он совершил удачный налет на Дюссельдорф, где уничтожил стоявший в Ангаре цеппелин.

Отступление закончилось, но скоро появились новые причины для беспокойства. Левый фланг французов отстоял далеко— у Арраса. Английская армия, стоявшая на р. Эн и долженствующая заполнить пустое пространство фронта, только еще начала передвижение своих головных частей, занимавших Abbeville.

Попытка немцев врезаться между бельгийской армией и союзниками, обозначившаяся у Гента и Alost, принимала серьезный характер.

Антверпен капитулировал втечение только одного дня и было ясно, что через несколько дней освободившаяся осадная армия сможет выступить в поле. Кроме того, поступили сведения о вступлении в Бельгию 3-х или 4-х неприятельских резервных корпусов, повидимому, вновь сформированных, существование которых являлось совершенной неожиданностью.

При такой обстановке становилась очевидной невозможность удерживать не только линию канала Terneuzen, но также и более западную линию канала Schipdonck.

Для дальнейшего отступления бельгийской армии надо было избрать позицию не только удобную для продолжения обороны, но и такую, которая бы давала возможность надежного соединения с франко-британскими силами. Такой была р. Изер, куда и было приказано отступать под прикрытием союзных войск, собиравшихся у Гента.

Отступление на Изер ставило в весьма опасное положение наши базы в Остенде и Зеебрюгге и, очевидно, влекло за собою очищение этих портов.

Морскую дивизию, сделавшую свое дело и, собственно говоря, даже больше, чем от нее в то время требовалось, отправили обратно в Англию. Садиться на транспорты она должна была в Остенде.

Времени было еще достаточно, но Адмиралтейство из предосторожности, опасаясь возможного прорыва немцев

в окрестностях Гента, послало в Остенде три монитора для прикрытия посадки морской дивизии и эвакуации порта.

Положение, создавшееся в связи с новой обстановкой, ставило Транспортный департамент Адмиралтейства и морские силы Дуврского пролива в весьма трудное положение.

Морскую дивизию, численностью около 6.000 человек, надо было в ту же ночь посадить на транспорты для доставления в лагерь в Deal. 12.500 бельгийских новобранцев надо было перевести из Остенде в Шербург. Зеебрюгге надо было эвакуировать, отправив оттуда все транспорты. В довершение всей этой работы, требовалось вывести все бельгийские грузы и от 8.000—10.000 раненых, скопившихся в Остенде, а особым распоряжением предписывалось иметь в 48 часовой готовности транспорты в количестве, достаточном для посадки VII пехотной и III кав. дивизий.

Эвакуация этих дивизий представлялась мало вероятной, но меры предосторожности не были излишни и генерал Раулинсон, находясь в непосредственной связи с Адмиралтейством, имел возможность в критический момент требовать транспорты. Три монитора стояли в его распоряжении; все, укомплектованные моряками бронепоезда, броневые автомобили и морские воздушные средства также были переданы ему.

Такой момент, однако, не наступил.

Высаженные с моря войска генерала Раулинсона, хотя запоздали и оказались не в достаточных силах, чтобы спасти Антверпен, тем не менее смогли помочь не позволить неприятелю отрезать всю бельгийскую армию.

Они остались во Фландрии, маневрируя совместно с французами, до присоединения ко всей британской армии в бою на Ипре.

Наша кавалерия уже вошла в соприкосновение с неприятелем у канала Aire-Bethune. Бой начался. В то время, когда морская дивизия садилась на транспорты, борьба за овладение побережьем достигла решающего момента.

План для освобождения Антверпена полностью не осуществился, но потери, понесенные морской дивизией, не пропали даром.

Принося благодарность всем чинам дивизии за их доблестное исполнение долга в минуту тяжелых испытаний, испытаний особенно трудных для такой мало подготовленной части, Адмиралтейство в приказе писало: «Морская дивизия была послана в Антверпен не для самостоятельной операции; ее посылка являлась лишь одним из мероприятий широкого

плана по освобождению города, силою обстоятельств не осуществившегося».

«Внутренние форты Антверпена могли бы еще держаться; дивизия была вынуждена к отступлению не противником, а требованиями общего стратегического положения. Приход дивизии оттянул день капитуляции города и этим самым дал время для принятия многих нужных и важных мер. Капитуляция оттянулась на 4—5 дней, в продолжение которых 60 тысячная армия немцев была прикована к Антверпену и, хотя рано еще судить, какое это имело влияние на судьбу сражения на юге, но не подлежит сомнению, что оно было велико».

Результаты действий дивизии не были бесплодны и получили справедливую оценку в приказе Адмиралтейства.

Ее прибытие в Антверпен продлило сопротивление города и спасло бельгийскую армию, дав ей впоследствии возможность принять участие в операциях по борьбе за побережье Канала.

В критический момент, немецкая армия на севере, была задержана у Антверпена.

Без помощи дивизии Антверпен капитулировал бы не 10-го, а 3-го октября, и освободившаяся на неделю раньше осадная армия дала бы возможность неприятелю удлинить правый фланг своего фронта на главном театре. Неделя времени дала союзникам возможность перебросить две наших дивизии и французских морских стрелков в промежуток между Ипром и морем, а французской территориальной дивизии высадиться в Дюнкерке и, наконец, самое главное, позволить нашему экспедиционному корпусу произвести его фланговый марш для занятия позиции к югу от Ипра.

Рассматривая целиком все Антверпенское дело и связанные с ним отдельные эпизоды, не следует упускать из виду, что ответ на призыв Бельгии о помощи был, помимо всего, и вопросом чести.

Под таким углом зрения он и остался в умах бельгийского правительства.

«Имею честь уведомить ваше превосходительство», писал бельгийский министр иностранных дел сэру Эдуарду Грею, «что если британским силам и не суждено было помочь нам спасти Антверпен, этим самым не умаляется благодарность королевскому правительству Великобритании за его отзывчивость».

---

# ГЛАВА XIV.

## Увеличение активности неприятельских подводных лодок, расширение района их операций и конвоирование канадских войск.

Лучшей иллюстрацией неоспоримого господства на Северном море нашего флота являлся тот факт, что германский флот не осмелился произвести никакой попытки помешать Фландрской операции. Но ошеломляющий успех неприятеля против крейсерского отряда Южных сил как бы указывал на опасность, угрожавшую нашей новой линии сообщений.

Попытка нанести удар в этом направлении предусматривалась и, насколько позволяли обстоятельства, нужные меры были приняты.

Крейсерский отряд Южных сил перестал удовлетворять новой обстановке, он фактически прекратил свое существование. 2 ноября адмиралам Кристиану и Кэмпбеллю было приказано спустить флаги и их флагманские суда *Euryalus* и *Bacchante* были отправлены на запад, где их присутствие настоятельно требовалось для охраны Бискайского залива, ввиду того, что приближалось время отправки одной из территориальных дивизий в Индию на смену войск, идущих в Европу. Крейсерский дозор, установленный французами от Ушана до Финистерре, с переносом базы армии в устье р. Луары, неожиданно оказался снятым, как только стало известным, что база переносится обратно в Гавр. Сделано это было французским командованием с целью усилить адмирала Бетелля, эскадра которого, находившаяся у устья Канала, была значительно ослаблена с уходом имевшихся у него франц. броненосных крейсеров, посланных для конвоирования территориальной дивизии из Гавра в Дюнкерк.

Находившаяся за м. Финистерре эскадра Де-Робека была перегружена работой по охране своего района, почему для охраны отправляемой дивизии надо было искать другие суда. Охрана путей Средиземного моря и Востока всегда представляла для местных морских сил не малые трудности в связи с возрастающей важностью этих путей, почему и было решено назначить *Euryalus* и *Bacchante* специально для постоянной конвойной службы в этих районах, с прикомандированием их к Западной эскадре.

Одновременно для установления непрерывной линии охраны в Бискайском заливе Адмиралтейство просило французское командование восстановить дозор трех их крейсеров от Ушана до Финистерре.

Необходимость охраны всего восточного района вызывалась еще и требованием чисто сухопутной обстановки данного момента, так как назревало сосредоточение всех войск империи и в первую очередь заканчивались приготовления к отправлению в Европу канадских войск.

Еще 12 сентября ушел для конвоирования их в Европу с четырьмя крейсерами адм. Веймисс; его место занял адм. Бетелль со своими старыми линейными кораблями.

Канадские войска, назначенные к отправлению 23 сентября, по различным причинам оказались готовыми лишь 3 октября, причем к моменту отхода правительство Канады начало сомневаться в безопасности их доставки.

В St. Lawrence собралось 31 транспорт, к коим должны были присоединиться еще два у мыса Race, один—с войсками из Ньюфаундленда, а другой—из Бермуды. Канадские власти считали присланный конвой недостаточным и 2 октября Адмиралтейство, в разгар Антверпенской и Фландрской операций, получило срочное требование об усилении его. Требование это исходило от неверного понимания обстановки, причем ни сила конвоя, ни значение прикрывающих эскадр не учитывались правильно. Прикрывающих эскадр, как это предусматривалось Адмиралтейством, было две—Гранд-Флит, между путем следования транспортов и немецкими портами, эскадра адм. Хорнби у берегов Сев. Америки, наблюдавшая за немецкими почт.-пассаж. пароходами (вероятными всп. крейсерами), находившимися в Нью-Иорке и ближайших к нему портах. Нападение на транспорты могло произойти только из этих пунктов, не считая *Карлсруе*, оперировавшего в то время в районе Пернамбуко.

И хотя беспокойство правительства Канады происходило из малой осведомленности его в действительном положении на море, тем не менее конвой был усилен.

Когда, вначале, предполагалось, что число транспортов не превысит 14-ти, Адмиралтейство считало вполне достаточным крейсера Веймисса, но затем, когда оказалось, что даже двойного числа транспортов не хватит для перевозки контингента, который дает Канада в ответ на призыв метрополии, было приказано адм. Хорнби дать л.к. *Glory*, а адм. Бетеллю послать *Majestic* в условленное рандеву на пути следования конвоя. Путь этот держался в секрете и проходил

в стороне от обычной «большой дороги». В этом же рандеву должен был встретить транспорты один из лучших лин. крейсеров Гранд-Флита *Princess Royal*, причем последнее было сделано настолько секретно, что оставалось неизвестным даже канадскому правительству.

Линейные крейсера Гранд-Флиту были нужны до последней крайности, отрывать их от Джеллико можно было только на самый короткий срок при условии полнейшей секретности в надежде, что за короткий срок неприятель не узнает об их уходе. Секретность надо было сохранить во что бы то ни стало, между тем это требование совершенно не учитывалось общественным мнением и прессой Канады. В газетах уже появились подробные описания всей экспедиции, охраны и т. п.

Считаясь с энтузиазмом и готовностью Канады придти на момощь метрополии, нельзя было оставаться равнодушным к ее беспокойству за безопасность своих войск и это политическое, а не военное, собpажение побудило отправить *Princess Royal*. При соблюдении секретности риск был не велик, но для большей уверенности в сохранении тайны о посылке крейсера знали лишь Адмиралтейство и адм. Джеллико, даже адм. Веймисс не был поставлен в известность. Во всяком случае, получив 3 октября сообщение о выходе транспортов, Адмиралтейство было в полной уверенности, что все возможное для безопасности следования транспортов сделано.

Для конвоирования в Нью-Йорском районе было отправлены *Suffolk*, *Caronia* и канадский крейсер *Niobe*, а адм. Хорнби на *Lancaster*'е сопровождал их до долготы 40° W, границы своей станции.

5 октября караван встретился *Glory* с транспортами из Ньюфаундленда и Бермуды. 8-го октября Хорнби повернул обратно, а на следующий день отряд вошел в соприкосновение с *Princess Royal* и *Majestic*, которые уже более двух суток ожидали его в условленном рандеву посреди Атлантического океана.

С этим усиленным конвоем транспорты продолжали свой путь к устью Канала.

Одновременно Джеллико были приняты меры для недопущения выхода неприятельских сил, равных канадскому конвою. 30 сентября он вернулся в Скапа после трех-дневного поиска у Скагеррака, произведенного для поддержки рекогносцировки под. лодок у Skaw, и приступил к выполнению новой диспозиции флота, назначенной на недельный срок, на время перехода канадских транспортов.

Диспозиция сводилась, главным образом, к занятию крейсерами районов между Peterhead и берегом Норвегии. Для этой цели посылались 2-я, 3-я и большая часть 10-ой крейсерских эскадр, а также и легкие крейсера с четырьмя линейными эскадрами на поддержку [1]). Дополнительно была установлена еще одна линия дозора с таким расчетом, чтобы всякое судно, которому удалось бы ночью проскочить через главную линию, было бы замечено утром. Линия дозора проходившая через острова разбивалась на три участка. Pentland Firth объявлялся закрытым для каких бы то ни было военных судов; дозор миноносцев имел приказ немедленно открывать огонь по всякому судну, пытающемуся нарушить запрещение.

К западу от островов Fair, за проходом между Оркнейскими и Шетландскими островами наблюдала 1-ая эскадра линейных крейсеров; к северу от Шетландских, до островов Faeroes. находилась 2-ая эскадра линейных крейсеров (*Invincible* и *Inflexible*) совместно с *Sappho* и тремя заградителями.

За всю войну никогда еще флот не занимал столь мощного прикрывающего положения.

Диспозиция сохранялась до 10 октября, т. е. до тех пор, пока канадские транспорты не присоединились к *Princess Royal* и *Majestic*'у. По окончании операциии 7 октября Джеллико пошел на *Iron Duke* в Скапа на совещание с четвертым морским лордом.

В числе обсуждавшихся вопросов, решался также вопрос об организации системы дозора тральщиков против неприятельских подв. лодок, проявлявших свою активность вблизи баз Гранд-Флита.

Во время совещания получилось весьма нерадостное сообщение о том, что одна, а возможно и две неприятельских лодки появились внутри Loch Ewe. Сомнений в правильности сообщений не было, наличие лодок установила транспорт-мастерская *Assistance*. Лодки не стреляли торпедами, повидимому, лишь потому, что в Loch Ewe в тот момент не было боевых судов. *Assistance*'у было приказано остаться в Скапа. Грузить уголь в Loch Ewe, как было намечено, очевидно, являлось невозможным, и главнокомандующий, присоединившись к флоту, решил, несмотря на все недостатки Скапа, грузиться там.

Придя к флоту, адм. Джеллико получил новые тревожные вести.

---

[1]) Крейсерские районы были установлены приказом по флоту № 84 от 1 августа и подтверждены приказами от 8 августа и 14 сентября.

Наш посланник в Христиании телеграфировал о подводной лодке, замеченной совместно с четырьмя крейсерами у Skudesnaes. Здесь несла охрану 3-я крейсерская эскадра адмирала Пакенгама (*Antrim*, *Argyll*. *Roxburgh* и *Devonshire*).

Крейсеров, упоминаемых в телеграмме, эскадра не видела, но флагманское судно *Antrim* 9-го октября, действительно, подверглось атаке лодки у Skudesnaes. Ни одна из двух выпущенных торпед не попала, крейсер увернулся от них и полным ходом бросился на лодку, но успех был сомнителен и адмирал полагал, что ей удалось уйти.

В растоянии 3-х миль был замечен также пароход, похожий на большой траулер. Пароход был остановлен и хотя было впечатление, что он сопутствует лодке, осматривать его после несчастья с тремя «Cressy» не решились тем более, что это запрещалось только что изданным приказом, предусматривающим такие случаи.

Надобность в мелких судах, прикомандированных к крейсерам специально для осмотра подозрительных судов, говорила сама за себя. Пока этих судов не будет—борьба с подводной опасностью не могла быть действительной и главнокомандующий обращал на это обстоятельство особое внимание Адмиралтейства.

Нужда в мелких судах должна была особенно остро дать себя знать после постановки минного заграждения на юге, т. к. закрытие для торговли южных путей должно было повлечь усиление торгового движения на севере.

Крейсера уже доносили о громадном количестве судов входящих в Скагеррак, многие из которых вовсе не могли быть осмотрены. С наступлением периода свежих погод и коротких дней эта работа чрезвычайно усложнялась.

Адм. Джеллико сообщал, что, не взирая на все принятые им меры, значительные грузы с продовольствием и снабжением попадают к неприятелю и что, по его мнению, единственной мерой борьбы с этим является осмотр всех нейтральных судов в британских портах. Нежелающих подчиняться, крейсера будут задерживать; суда, не вызывающие подозрений, будут продолжать свой путь по назначению, имея поднятым особый условный сигнал. Подобная мера, слишком «растягивающая» права воюющего, не могла быть немедленно принята.

Только непосредственно на деле, в море, вполне поняли и почувствовали, как кардинально изменились условия блокады и наблюдения за торговлей с появлением подводной лодки. Вскоре последовало еще одно яркое доказательство наличия новой грозной опасности.

12 октября эскадры дредноутов пришли в Скапа на несколько дней для отдыха и мелкого ремонта, а линейные и легкие крейсера пошли в поиск к Доггер-банке; остальная часть флота занимала проходы на севере.

Ядро 10-ой крейсерской эскадры под флагом адм. Де-Чера— *Crescent*, *Edgar*, *Endymion*, *Theseus*, *Hawke* и *Grafton* находилась на позиции между Peterhead и Naze; в составе северного дозора находились остальные суда 10-ой эскадры, подкрепленные «Duncan‘ами».

Сам адмирал на *Crescent*'е ушел грузиться углем, возложив временное командование отрядом на командира *Edgar*'а, которому он дал подробную инструкцию для крейсерства, предусматривающую подводную опасность.

15-го октября, к 1 ч. 20 м. дня на *Edgar*'е приняли радио с *Theseus*'а, что он атакован подводными лодками, но безуспешно. Отряду было приказано дать самый полный ход и указан курс NW. Ответили все за исключением *Hawke* (кап. 1 р. Вильямс). Адм. Джеллико, по получении этих сведений, приказал эскадре и всем находящимся по близости судам уходить на север, и одновременно с этим отправил на поиски *Hawke* быстроходный лидер *Swift*.

Подойдя к предполагаемому месту *Hawke*‘а, *Swift* усмотрел подлодку, но никаких признаков крейсера не было и лишь после двухчасовых поисков он наткнулся на плот с одним офицером и 20-ю матросами, от которых узнал о том, что *Howke* погиб при следующих обстоятельствах:

Утром 15 октября крейсера шли в строе фронта, в расстоянии 10 миль друг от друга. *Hawke* находился рядом с *Endymion*‘ом—вторым с левого фланга.

В 9 ч. 30 м. *Endymion* подозвал к себе *Hawke* для передачи ему почты. Оба крейсера застопорили машины, *Hawke* спустил шлюпку и принял мешки, после чего *Endymion*, пройдя под кормой *Hawk*'а, пошел для передачи почты на другие крейсера, а *Hawke*, подняв шлюпку, дал ход и продолжал свой путь 12—13 узловым ходом. Около 10 ч. 30 м. под передней трубой произошел взрыв, машины остановились и крейсер начал валиться на бок с такой быстротой, что успели спустить только две походные шлюпки.

Одну из них с тремя офицерами и 46 матросами быстро отнесло течением, людей поднял впоследствии норвежский пароход, доставивший их в Абердин, судьба другой осталась неизвестна, но надо полагать, что она не успела отойти от борта и погибла под перевернувшимся крейсером, который

продержавшись некоторое время на поверхности вверх килем, пошел носом ко дну.

Предполагали сначала, что причиной гибели послужила мина заграждения, но кап. Вильямс, уже находясь в воде, успел передать одному из спасенных офицеров, что он лично видел след торпеды.

Поиски могущих еще оказаться в живых продолжались, но безрезультатно; погибло около 500 человек.

Погибший командир *Hawke*'а был прав—несомненно он стал жертвой одной из подлодок, которые рыскали в этом районе.

Вскоре после обнаружения плота был также атакован *Swift*, а несколько часов спустя и дивизион миноносцев, высланный в дозор к восточному проходу в Скапа.

Все миноносцы благополучно избежали опасности, но находились на волосок от гибели.

Дивизион в строе фронта вправо — *Lyra*, *Nymphe*, *Nemesis* и *Alarm*, шел со скоростью 13 узлов и в 1 ч. 30 м. в $\varphi = 58°47N$ и $l = 207°W$ начал менять курс. *Nymphe* увеличил ход до 15 узлов для удержания места в строю. В этот момент он заметил перископ в расстоянии $1^1/_2$ каб., на 3 *R* слева по носу. Немедленно последовала команда—«лево на борт», «обе полный вперед», с целью таранить неприятеля.

«Лодка», как писал в своем донесении кап.-лейт. Кинг, «выпустила торпеду... Я находился в штурманской рубке и, услышав команду, бросился на мостик. Погружающийся перископ лодки и след на воде я заметил прямо по носу в расстоянии кабельтова. Торпеда прошла в двух футах под носом; миноносец, имея руль на борт, продолжал катиться влево. Торпеда, пройдя по правому борту, у кормовой трубы углубилась и пройдя под ахтер-штевнем пересекла курс *Nemesis* в расстоянии кабельтова, а *Alarm*'а—в полукабельтова Как только торпеда миновала нашу корму, я переложил руль «лево на борт» и пошел на след лодки.

Она все еще держалась близко от поверхности, т. к. струя от винтов ясно обозначалась. Удалось ли ее таранить или нет—утверждать не могу, толчка мы не почувствовали... Во всяком случае миноносец избежал попадания исключительно благодаря распорядительности вахтенного начальника лейтенанта Кресвелля».

От *Alarm*'а торпеда, на самом деле, прошла значительно ближе, чем казалось с *Nymphe*.

Увидев поднятый на *Nymphe* флаг подводной опасности и услышав выстрелы, *Alarm* тотчас же заметил идущую прямо в него торпеду.

Командир миноносца доносил так: «Я немедленно скомандовал «лево на борт», «обе полный вперед» и только-только поспел увернуться от торпеды, которая прошла не более, как в 30-футах под носом, а затем переложил руль на другой борт, т. к. корма быстро катилась прямо на торпеду».

16 октября, главнокомандующий, находясь в Скапа, только что осведомленный о всех подробностях несчастья с *Hawke*, получил еще одно доказательство активности неприятельских лодок.

С береговой батареи (Switha Battery) донесли о лодке, замеченной посреди якорной стоянки флота. На рейде кроме *Iron Duke*'а находились только три больших корабля и все они с наступлением темноты вышли в море. Остальные суда Гранд-Флита были частью на стрельбе, частью занимали дозоры, т.-е. были вне непосредственной опасности, но 3-я линейная эскадра («King Edward'ы») и 1-я эскадра линейных крейсеров возвращалась с моря в Скапа.

Становилось очевидным, что неприятель энергично развивает «малую войну», а достигнутые успехи ясно указывали, что избранный им путь совершенно правилен. Можно только удивляться, что нация, проявившая столь воинственный дух, достигнув ряда успехов, так быстро свернула с многообещающего уже приведшего к успехам пути борьбы с боевым флотом на путь нападений на торговые суда.

Крайняя серьезность подводной опасности не вызывала никаких сомнений у высшего командования флотом. Адм. Джеллико представлял ее себе вполне отчетливо и считал, что единственной мерой против нее является радикальное изменение дислокации флота.

Продолжать пользоваться доступными неприятелю якорными стоянками до приведения их в состояние полной противо-подводной обороны—значило играть в руку врага.

Дело сводилось к вопросу времени.

В Кромарти оборудование против подводных лодок закончилось и не оставляло желать лучшего; средства для такого же оборудования Скапа и Loch Ewe подготовлялись с возможной поспешностью. Срок готовности последних не мог быть еще установлен и Джеллико решил искать новые передовые базы.

Одним из преимуществ нашего географического положения было то обстоятельство, что западное побережье Шотландии изобиловало удобными дла этого пунктами. Остановились на двух естественных гаванях на юге — Skye и Mull. Третьим пунктом наметили Lough Swilly, закрытое якорное место.

Кроме переноса передовых баз, Джеллико решил передвинуть к северу всю систему крейсерских дозоров.

Передовая линия—Peterhead-Naze отодвигалась назад, к островам, т.-е. переходила на бывшую вторую дозорную линию. Новая вторая линия шла на запад и восток.

Новая система удовлетворяла требованиям наблюдения за торговым движением на севере не менее старой, но она, конечно, оставляла само Северное море более открытым. Последний недостаток должен был покрываться крейсерством легких крейсеров полными ходами.

Донося Адмиралтейству о намеченных мероприятиях, главнокомандующий просил прислать ему еще 12-ть вооруженных коммерческих пароходов, которые должны были поступить в распоряжение крейсеров специально в качестве «досмотрщиков» торговых судов.

17 октября адмирал Кольвиль донес о новом появлении неприятельской лодки в Скапа, где снова были неудачно атакованы два миноносца. Самые энергичные поиски лодки не привели ни к чему [1]).

На следующий день Джеллико начал перемещение флота по новой дислокации, послав Адмиралтейству еще раз напоминание о необходимости самого скорейшего оборудования Скапа и Loch Ewe.

В районе Канала подводная опасность вызывала не меньшее беспокойство. Мы уже видели, какие затруднения создали стремления неприятеля использовать подводные лодки на путях наших сообщений с Фландрией и, главным образом, с Дюнкерком. На следовании канадских транспортов эти затруднения сказались в гораздо большей степени.

Учитывая опасность, которой эти транспорты подвергались в Канале, Адмиралтейство предполагало высаживать войска в Ливерпуле, но река была обременена слишком большим торговым движением, почему было решено вести транспорты в Плимут. Приготовления для высадки в Плимуте уже были в ходу, когда военное министерство запротестовало против этого пункта, ибо по его соображениям требовалось произвести высадку в Саутгэмптоне.

Такое требование ставило Адмиралтейство в крайне трудное положение.

Как раз в это самое время Адмиралтейство было занято приготовлениями на случай возможной экстренной эвакуации

[1]) Была ли, на самом деле, лодка внутри или нет—осталось точно не выясненным, но в то время определенно считалось, что была.

из Фландрии VII пехотной и III кавалерийской дивизий. Охрана восточной части Канала представляла нелегкую задачу, усугублявшуюся еще тем обстоятельством, что С. Назар только что закрыли, перенеся базу в Гавр и Булонь.

Однако, Адмиралтейство и на этот раз уступило и 10 октября, в день встречи канадских транспортов с *Princess Royal* и *Majestic*'ом, им было приказано идти в Саутгэмптон. Чего стоила сделанная уступка—обнаружилось уже на следующий день, когда получилось сообщение французских дозорных судов о появлении неприятельской подлодки у мыса Gris Nez, т.-е. именно там, где должны были проходить транспорты, назначенные для фландрских дивизий.

Это известие диктовало необходимость усиления бдительности в восточной части Канала, а требование военного министерства со своей стороны вызывало необходимость неменьшей бдительности в западной его части.

Адмирал Веймисс, сознавая всю ответственность возложенного на него поручения, с целью по возможности уменьшить риск, разделил канадские транспорта на три части, с тем, чтобы по достижении определенного пункта совместно, каждая часть следовала дальше отдельно, но этого распоряжения не пришлось выполнить.

13 октября судами были приняты подозрительные радио; они походили на переговоры неприятельских кораблей и, хотя серьезно с ними и не считались, адм. Веймисс все же счел себя вынужденным не разбивать конвоя, пока он не придет в район адм. Бетелля. Адмиралтейство одобрило его решение.

Вся обстановка оставляла желать лучшего, т. к. отозвание франц. крейсеров в Дюнкерк значительно ослабило силы западного дозора, а адмирал Берней, считаясь с тяжелой ответственностью в восточной части Канала, принужден был занимать центральное положение в Портланде.

По мере приближения каравана затруднения возрастали. Не успел адм. Веймисс привести в исполнение последнее свое решение, как было получено донесение французов о замеченной в это утро подлодке около Шербурга; через несколько часов наш миноносец *№ 116* донес об усмотренной у остр. Уайта подлодке, по которой он открыл огонь и пытался ее таранить. Эти два последних донесения окончательно и безповоротно решили вопрос дальнейшего пути конвоя.

Адмиралтейство, сознавая всю тяжесть лежащей на нем ответственности пока войска шли морем сочло себя вынужденным более не считаться ни с какими, в данном случае,

второстепенными соображениями сухопутного командования и приказало адмиралу Веймиссу вести конвой в Плимут.

Как только конвой вошел внутрь Scilly, адмирал начал по частям посылать транспорты. Первый транспорт вошел в пролив 14 окт. в 7 ч. утра, за ним благополучно следовали остальные. Хотя еще и имелось предположение, что высадка в Плимуте есть мера временная, но Адмиралтейство не соглашалось брать на себя дальнейший риск, пока Канал не будет обследован, и приказало Веймиссу продолжать высадку в Девонпорте, поставив объ этом в известность военное министерство, как о совершившимся факте.

Расчеты военного министерства относительно двух других караванов—одного с остатками оккупационного египетского корпуса, другого с 4-мя баталионами и артиллерией из Индии—также были нарушены активностью немецких подлодок. Конвой пришлось направить в Ливерпуль, куда он и прибыли без всяких инцидентов 22 октября. В Девонпорт он не мог идти, т. к. тот был забит судами канадского конвоя.

Не смотря на все мужество и уменье, с которым неприятель повел свое подводное наступление в Тесных водах (Narrow Seas) ни один транспорт и ни один из больших кораблей не пострадали.

Материальный успех врага за этот период свелся к потери нами лидера *Pathfinder*'а и четырех устаревших крейсеров, нисколько не повлиявшей на поддержание нашего господства на море.

Флот доказал возможность перевозки войск морем по любому направлению и показал, что он может отразить всякую попытку неприятеля помешать таким перевозкам. Он смело мог гордиться своей деятельностью, принимая во внимание еще слабые в то время средства, которые имелись против совершенно нового грозного оружия нападения.

Наши подлодки проявляли не меньшие, чем неприятель, мужество и настойчивость, но не с таким счастьем. В Гельголандской бухте подводный дозор, днем и ночью, во всякую погоду, не взирая на все старания неприятельских миноносцев и воздушных сил, не смотря на мины и другие препятствия, безпрерывно нес свою тяжелую службу на подступах к германским портам.

Инициативы и риска было проявлено не мало, но весь порыв доблестного личного состава не находил применения—неприятель не выходил; дичь не показывалась.

Потери наши в Гельголандской бухте свелись к одной лодке — *Е. 3*, отличившейся еще в начале сентября. Она

всплыла у севшего на воду гидроплана и захватила в плен летчика и механика. 18 октября, находясь в районе судов Эмского дозора, она зашла слишком близко к берегу и, судя по немецкому официальному сообщению, была отрезана и уничтожена.

---

## ГЛАВА XV.

## Операции на Бельгийском побережьи — первая фаза.

Адмиралтейство не смогло пойти навстречу военному министерству в деле Канадского конвоя, главным образом, вследствие новых требований возникших в связи с положением в восточной части Канала. После падения Антверпена обстановка в Бельгии указывала на возможность нового содействия флота с моря, но совершенно иного по сравнению с предыдущим характера. Вопрос сводился не к поспешной и мало продуманной высадке десанта, а к прибрежным операциям чисто морского характера.

По сравнению с грандиозными средствами борьбы, развернувшимися на войне впоследствии, эти операции покажутся ничтожными, но в данный момент их выполнение и результаты представляли собою исключительный интерес. Театром борьбы являлся тот район, где немцы надеялись восстановить свой первоначальный план войны, опрокинутый на Марне, а нам представлялся случай произвести опыт тактического влияния морской силы на сухопутные операции в новых условиях быстро развертывающейся обстановки современной войны.

Условия местности настолько затрудняли совместные операции, что только детальное их изучение может дать полную оценку всего сделанного.

С момента отступления бельгийской армии на Изер немцы достигли моря, но не в пункте, соответствующем их планам, а потому вопрос борьбы за побережье сводился к тому, возможно ли удержать линию Изера или нет? Если немцы смогут прорвать и эту линию и загнуть англо-французский левый фланг, то Дюнкерк и Кале неминуемо попадали в их руки. Вопрос внушал одинаковую тревогу как флоту, так и армии, т. к. в случае завладения неприятелем этими портами защита коммуникаций Канала не только делалась проблематичной, но и вся обстановка в Отечественных водах в корне нарушалась.

Для начала, самое неприятное—обратная посадка двух британских дивизий—миновало. Было ли тому причиной задержка немцев у Антверпена, или недостаток у них в снарядах, или что-либо другое, но только никакой попытки прижать наш десант к морю сделано не было.

Генерал Раулинсон, действуя совместно с французскими морскими стрелками, находившимися в Генте, оказался в состоянии прикрыть отход бельгийской армии. Он отступал через Брюгге и Диксмюде, имея приказание, маневрируя в согласии с французскими частями, войти в соприкосновение с армией генерала Френча для удлинения его левого фланга, к северу от Ипра. К его собственному левому флангу должна была примкнуть бельгийская армия, дабы продолжить союзный фронт до моря. Спасти Остенде не было возможности и бельгийское правительство решило перебраться морем в Гавр. Наше Адмиралтейство предложило конвой, выбрав для этой цели три речных монитора *Mersey*, *Severn* и *Humber*.

Эти суда только что вступили в строй и теперь давали возможность убедиться, насколько полезна была их покупка; к сожалению, они не смогли придти во время, т. к. эвакуация Остенде началась 12 октября.

Только *Mersey* успел отконвоировать до Gris Nez несколько транспортов, вышедших из Дюнкерка.

Два других ушли обратно в Дувр, будучи на полпути атакованы с близкого расстояния подводной лодкой. Атака была безрезультатна и не повторилась. Мониторы благополучно пришли, дав случай лишний раз убедиться в выгодности их малой осадки.

Зеебрюге, конечно, постигла судьба Остенде, но с морской точки зрения оставление этого порта имело более серьезные последствия. Как выяснилось, Зеебрюгге прекрасно удовлетворял требованиям для устройства базы подводных лодок и, будучи соединен водными путями сообщений с Антверпеном, весьма вероятно мог сделаться опасным для нас пунктом.

Адмиралтейство приняло на себя эвакуацию всех грузов и запасов из Зеебрюгге, но, считаясь с указанными его особенностями, полагало необходимым разрушить мол и уничтожить все портовые сооружения. К несчастью это не входило в сухопутные планы. Высшее сухопутное командование не считало Зеебрюгге потерянным окончательно. Причиной этого было то, что еще не были учтены все свободные ресурсы Германии и существовала уверенность в том, что как только британская армия займет свои новые позиции, она сможет, совместно с бельгийцами, перейти в наступление вдоль по-

бережья и, загнув правый фланг немцев, отбросить их от моря.

Руководствуясь этими соображениями, военное министерство настаивало на оставлении Зеебрюгге нетронутым, рассчитывая им воспользоваться в будущем.

Раз вопрос затрагивал компетенцию сухопутного командования, Адмиралтейство не считало себя в праве упорствовать, хотя по его мнению мы принимали на себя громадный риск.

Зеебрюгге остался нетронутым со всеми печальными последствиями такого решения. Время это показало.

Перспективы выполнения наступательного плана ген. Френча в тот момент были, однако, далеко не обнадеживающими. 15 октября закончился отход бельгийской армии и она заняла свои новые позиции; они тянулись от Boesinghe (в четырех милях к северу от Ипра) по Изерскому каналу до Диксмюде, оттуда на северо-запад вдоль Ипра до моря у Ньюпорта общим протяжением в 30 миль. Эта линия занималась шестью слабыми, измученными дивизиями без всяких признаков тяжелой артиллерии. Никакой участок фронта союзников не вызывал такого беспокойства как этот, хотя и положение британской армии было достаточно неустойчивое.

Она все еще не закончила своего сосредоточения. Первый корпус все еще не прибыл с Эна и ожидался не ранее 5-ти дней

В случае прорыва бельгийского фронта наш левый фланг неминуемо оказывался бы загнутым, что не только означало конец надеждам на наступление вдоль побережья, но и полное открытие Остенде и Дюнкерка для неприятеля.

Уже 15 октября немцы заняли Остенде, и их дальнейшее наступление против бельгийцев было вопросом ближайшего времени. Надо было срочно предпринимать меры для подкрепления бельгийского фронта и вечером этого же дня флот снова был призван начать длинную серию трудных и опасных операций. Призыв исходил от бельгийского правительства.

Флоту представлялся случай оказать помощь — просили присылки корабля для прикрытия фланга белгийского расположения.

Ясно сознавая, какое значение имеют для Дуврского района падение Антверпена и неразрушенный и незаблокированный Зеебрюгге, Адмиралтейство, не теряя времени, предпринимало свои меры.

12 октября была учреждена новая должность, из‘ятая из подчинения адмирала, начальствующего над всеми дозорами

(Admiral of Patrols). Проливы выходили из его ведения и поручались отдельному начальнику—контр. адмиралу Худу с наименованием: «командующего Дуврским патрулем и старшего морского начальника». В состав Дуврского патруля входили следующие суда: 6-ая флотилия эскадр. миноносцев (24-е класса *Tribal*) с ее легкими крейсерами *Attentive*, *Adventure*, *Foresight* и *Sapphire*, 3-я и 4-я флотилии подв. лодок (13-ть класса В и класса С), Donws'кая «флотилия досмотрщиков» (Boarding Flotilla), а также все тральщики и вспомогательные дозорные суда района Дувра.

Одновременно адмирал, начальствующий над всеми дозорами перенес свое местопребывание в Хумбер, т. к. полем его деятельности отныне являлось водное пространство на севере. Реорганизация его сил производилась в соответствии с требованиями величины его района и борьбы с подводными лодками.

Для нового Дуврского дозора заранее не предвиделось никаких прибрежных операций и ни одно из немногочисленных прибрежных судов, числившихся в списках флота, не вошло в состав отряда адмирала Худа, но три монитора все еще стояли в Дувре и уже через час по получении просьбы Бельгии, адмирал просил дать их в его распоряжение.

Желание его было немедленно исполнено.

В течение ночи получались сведения о движении значительных сил немцев по направлению бельгийского фронта, а на следующий день 16 октября пришло сообщение и непосредственно от самого генерала Жоффра. Он не надеялся на бельгийцев и просил, чтобы суда союзного флота оказали поддержку их левому флангу своими дальнобойными орудиями, стреляя по правому флангу немцев.

Вместе с тем, он выразил желание, чтобы операция на море была согласована с таковой на берегу, для чего морскому командованию надлежало сговориться с генералом Фошем в Дюнкерке. Фош командовал левым флангом французской армии.

Через два часа адмиралу Худу были отданы соответствующие распоряжения.

Трем мониторам с дивизионом миноносцев для их охраны было приказано немедленно идти в Дюнкерк под общим командованием командира *Severn*'а капит. 2 ранга Фуллертона. Французы предложили дать для охраны мониторов свои крейсера, но Адмиралтейство отклонило это предложение, считая нежелательным рисковать крейсерами в такой опасной операции. Однако, обстоятельства оказались сильнее и в результате пришлось послать именно крейсера.

Сильно засвежевшая погода не дала возможности выйти мониторам и приходилось ждать пока стихнет, но такое решение вопроса не являлось выходом из положения.

Ночью немцы сделали попытку захватить в расплох Диксмюде, а в полдень 17 октября пришло известие от генерала Френча о наступлении 6.000 неприятельской колонны на Ньюпорт с запросом о времени прихода мониторов.

Были получены также сведения о намерении немцев перевести войска в La Panne—крайний город на бельгийском побережьи к востоку от Дюнкерка.

Создавшееся положение ясно указывало на необходимость операции с моря. Надо было скорее послать какие нибудь суда; все зависело от них. Ждать улучшения погоды значило потерять все.

Вопрос времени посылки сводился не к дням, а к часам и Адмиралтейство решило рискнуть крейсерами.

Адмиралу Худу было приказано отправить скауты (крейсера) с частью миноносцев и через час времени отряд этих судов в составе 24 вымпелов вышел по назначению. В 3 часа дня смогли выйти и мониторы, вслед за которыми пошел *Attentive* под флагом адмирала Худа.

Риск операции угрожал не только непосредственно судам, принимавшим в ней участие, но также и главным коммуникационным путям нашей армии. Большая часть Дуврского дозора ушла и для охраны входа в канал осталась лишь Гарвическая флотилия. Для прикрытия назначенной операции она заняла позиции у Broad Fourteens.

По агентурным сведениям в Гельголандской бухте было наблюдено какое то оживление. 16 октября поступили определенные указания в этом направлении и легкий крейсер *Undaunted* (капит. 1 р. Фокс) с I дивизионом миноносцев (*Lance*, *Lennox*, *Legion* и *Loyal*) был отправлен в разведку. Этот крейсер только что вступил в строй и состоял лидером III флотилии эскадренных миноносцев.

Для наблюдения за бухтой, между Tershelling и Ameland, находилась подводная лодка *E 8*.

Около 2 ч. дня 17 октября *Undaunted* подошел к назначенному ему месту у Brown Ridge, где, крейсеруя вдоль Голландского побережья и находясь в пятидесяти милях к юго-западу от острова Texel, увидел впереди себя в расстоянии около 8 миль дым четырех судов. Вскоре выяснилось, что это немецкие миноносцы, идущие курсом несколько восточнее нашего отряда, в строе фронта в расстоянии полумили друг

от друга. Сблизившись, миноносцы вдруг сильно задымили, видимо, собираясь уходить.

*Undaunted* поднял сигнал «погоня». *Lance* и *Lennox* повернули на миноносцы шедшие восточнее, а *Legion* и *Loyal* пошли на остальные. Наше преимущество в ходе сказалось очень быстро, вскоре расстояние уменьшилось до 40 каб. *Undaunted* открыл огонь из 6″ носового орудия.

Неприятель маневрировал очень искусно и вначале стрельба *Undaunted*'а не причиняла ему вреда, но с уменьшением расстояния, когда был открыт огонь и с миноносцев, картина изменилась.

Около 3-х часов *Lennox* и *Lance* вывели из строя миноносец *S 115*, а *Loyal* и *Legion* смели трубы, мачты, мостики и все палубные надстройки на другом миноносце.

Видя невозможность уйти, два оставшихся миноносца повернули, сделав доблестную, но безнадежную попытку атаковать *Undaunted*. *Legion* и *Loyal* немедленно пошли на них и встретили таким жарким огнем, что немцы тотчас повернули обратно. Бой продолжался на очень близкой дистанции, что позволило неприятелю выпустить торпеды. Наши суда легко от них уклонились и в 4 ч. 30 м. последний из совершенно избитых неприятельских миноносцев пошел ко дну.

Из общего количества 240 челов. удалось спасти одного из командиров, вскоре умершего от ран, одного офицера и 29 матросов.

Наши повреждения оказались ничтожны, личный состав потерял ранеными одного офицера и четырех матросов.

Погибшие суда—*S115*, *S117*, *S118* и *S119* принадлежали к составу Эмденского дозора, нахождение коего в водах, далеко выходящих за пределы их обычного района, заставляло предполагать существование каких то намерений помешать нашей операции у берегов Бельгии.

Удачное дело *Undaunted*'*а* давало уверенность, что на некоторый промежуток времени Дуврский пролив застрахован от случайностей, а потому адм. Худу было разрешено непосредственное руководство операцией и капит. 2 р. Самсону, начальнику нашей временной воздушной базы в Дюнкерке, было предписано поступить в распоряжение адмирала, как только последний туда прибудет.

У капитана Самсона имелось одиннадцать аппаратов, из которых лишь пять были пригодны для операций. Военное ведомство имело там десять аппаратов; два привязных аэростата были в пути.

Французы спешно послали в Дюнкерк четыре предложенные ими эскадренных миноносца. Франц. военное командование считало желательным участие в операции лин. кораблей типа *Formidable* и это желание было исполнено. Адмиралу Бернею было приказано отделить из его эскадры два корабля, снабженных противоторпедными сетями и с наибольшим углом возвышения орудий, выслав и хс рассчетом прибытия на рассвете. В это время еще ничего не было известно о столкновении нашего отряда с миноносцами Эмденского дозора. Как только эти известия были получены, пришлось отменить сделанное распоряжение, т. к. нельзя было сказать, не является ли столкновение прологом каких либо других грядущих событий.

Кораблям, назначенным адмиралом Берней, — *Queen* и *Implacable*—было приказано следовать не в Дюнкерк, а в Дувр, куда 17-го октября ночью они вышли из Портланда. Здесь они должны были ждать выяснения обстановки.

Желая пойти на встречу просьбе французского штаба, Адмиралтейство не считало, однако, возможным рисковать хотя бы и старыми лин. кораблями.

Сообщая в Бордо о сделанных распоряжениях, оно предложило оказать помощь французскими судами береговой обороны типа *Furieux*. Французское морское командование, так же как и наше в свое время, не придавало должного значения судам этого типа, из них в кампании находилось лишь одно в Бизерте; остальные не были готовы, при чем большая их часть была даже без орудий; предложение прислать крейсера *Kléber* и *Desaix* Адмиралтейство отклонило, считая желательным беречь крейсера для крейсерской службы.

Последнее соображение вызвало также приказание адмиралу Худу отослать ночью скауты, оставив только шесть миноносцев для охраны и совместных действий с мониторами, прибывающими на рассвете. Около полночи 17 октября адмирал Худ на *Attentiv*'е пришел в Ньюпорт и немедленно установил связь с берегом.

От бельгийской главной квартиры он еще в пути получил последнюю сводку об обстановке на фронте.

Бельгийская армия занимала позиции по левому берегу Изера от Ньюпорта до Диксмюде, имея выдвинутые сторожевые посты на другом берегу.

Один находился в Lombartzyde в одной миле к северу от Ньюпорта на Остендской дороге в одной миле от береговой черты, второй—в Rattevalle в двух милях на восток от перваго, третий—у перехода на канале Брюгге, а четвертый—у Mannekensvere в миле на восток от того места, где Изер-

ский канал поворачивает к югу. Король находился в La Panne. От судов требовалось:

1) Недопустить высадку германских войск между Ньюпортом и La Panne.

2) Артиллерийским огнем остановить наступление неприятеля на Ньюпорт.

В 3 ч. ночи 18 октября адмирал сообщил, что мониторы будут на позиции с рассветом, что скауты и миноносцы, кроме четырех, он отослал, но что сам он остается на *Attentiv*'е. Рано утром началось наступление немцев на передовые посты. В Ньюпортском секторе оно обозначилось против Lombartzyde и Mannekensvere.

Первые сообщения говорили, что пехота наступает на деревни Westende, имея батарею в Westende Bains. Адмирал Худ приказал своей флотилии перейти ниже Westende и Middelkerke, открыть огонь и постараться привести батарею к молчанию. Под непрерывным дождем шрапнели флотилии удалось выполнить эту задачу.

В 10 часов утра штаб бельгийской армии просил обратить внимание на деревню впереди Ratteville на канале Брюгге и на ферму Blokhius, расположенную в $^1/_2$ мили к северу от деревни. Оба пункта находились в $^3/_4$ мили от Westende Bains. *Attentive*, мониторы и миноносцы открыли жаркий огонь, продолжавшийся целый день.

Наши потери были ничтожны, но судить о действительности огня судов было трудно из за высоты песчанных дюн. Корректировка стрельбы с берега в то время еще не была достаточно налажена.

Немцам, хотя и удалось частично занять Mannekensvere и овладеть деревнями Schorew, Keymen, но их атака Lombatrzyde потерпела полную неудачу.

Как писала L'Action de l'Armée Belge—«атака не удалась, благодаря содействию англичан с моря, поддержанного французскими частями. Английские суда обстреливали неприятеля по всему берегу, оказывая этим в продолжение всего боя существенную помощь делу обороны».

Когда первый натиск немцев был задержан, адмирал Худ, по предложению Адмиралтейства, перенес свой флаг на миноносец *Amazon*, отправив *Attentive* в Дувр., где в ожидании дальнейших распоряжений продолжали стоять *Queen* и *Implacable*. Ждать им пришлось недолго; вскоре были получены сведения о намерении немцев помешать нашей прибрежной операции, посылкой своих броненосных и легких крейсеров.

Ввиду этого коммодору Тирвиту было предписано выйти и быть наготове со всему его силами.

*Implacable* и *Queen* совместно с легк. кр. *Sapphire* и 4-мя миноносцами заняли позицию за Downs'ом. Адмирал Берней послал два корабля адмиралу Худу. Предположение о том, что немцы собираются предпринять контр-операцию, оправдывалось. Около полудня 18 октября коммодор Тирвит, придя на свое место, настиг немецкий пароход *Ophelia*, который выдавал себя за госпитальное судно, посланное подобрать могущих оказаться людей с погибших в последнем бою миноносцев. Приказания, имевшияся у капитана, равно как и все маневрирование парохода в этом районе, за которым, начиная с рассвета, наблюдал наш подводный дозор у Tershelling'a, были настолько подозрительны, что оставляли мало сомнений в истинном его назначении. *Офелию* задержали, как разведчика, сняв с нее радио-телеграфную сеть. 19 октября лин. корабли прибыли на указанные им места, но никаких признаков неприятеля не наблюдалось.

Коммодор Тирвит считал вероятным, что задержание *Офилии* могло нарушить весь план намеченной операции и она была отменена.

20-го октября суда дозора заняли свои обычные места, а линейные корабли вернулись в Nore. Все это время мониторы работали «во всю». Начиная с рассвета 19-го октября их огонь продолжался почти без перерыва.

Дюны сильно мешали стрельбе, но с берега указывались пункты для обстрела. Главными об'ектами являлись батареи, тянувшиеся вглубь от остендской дороги, позади Westende Bains и Slype.

Стрельба велась столь интенсивно, что к 2 ч. дня пришлось послать срочное требование на снаряды. Результаты бомбордировки не были видны, но бельгийский штаб был ими вполне удовлетворен и просил о возобновлении стрельбы с рассветом.

Положение на фронте требовало максимум помощи, которую могли оказать суда.

Передовая позиция у Beerst была потеряна; извилина Изера, между Schoorbakke и Tervaete Bridges, была открыта анфиладному огню.

Не взирая ни на какой риск, бомбардировку надо было продолжить во чтобы то ни стало. Адмиралтейство, сознавая всю срочность помощи и считаясь с вопросом расхода снарядов, решилось возвратить скауты, которые должны были выйти по первому требованию адмирала Худа.

Адмирал между тем нашел другой выход из положения. Выяснив, что снарядов хватит еще на день, он просил прислать ему старую канонерку *Hazard*, вооруженную двумя 4,7″ орудиями, стоявшую в порту в качестве базы подводных лодок и какое нибудь другое, подобное же, устаревшее судно, считая, что они будут полезнее скаутов. Предложение его было немедленно принято и старые заброшенные и позабытые в долгий период мира суда начали готовиться к походу. Кроме *Hazard*'а могла идти и канонерка *Bustard*.

Другие подобные им суда, способные служить плавучей платформой для орудия,—канонерки *Vestal*, *Rinaldo*, *Wildfire* также начали оборудоваться соответствующим образом, при чем в Портланде приступили к постановке 9,2″ орудия на канонерку *Exellent*.

20 октября операция продолжалась. В этот день усилия немецкого наступления сосредоточивались на деревне Lombartzyde и ферме Bamburg, составлявшие передовые позиции Ньюпортского предмостного укрепления. Судам давалась задача обстреливать тяжелые батареи противника, расположенные в районе Westende-Middelkerke-Slype.

Адмирал Худ продолжал держать флаг на миноносце *Amazon*, имея кроме мониторов и пяти французских миноносцев еще шесть миноносцев 6-й флотилии, из коих миноносец *Viking* вышел из строя вследствие разрыва 4″ орудия.

По мере развития неприятельского наступления суда сосредоточили огонь на тяжелых батареях у Westende и у фермы Blochius, а также на группе войск, собравшихся у Westende Bains.

Вскоре мониторы привели к молчанию Blochius, против же Westende действовал миноносец. В момент наибольшего напряжения германской атаки в виду того, что батарея в Westende еще продолжала стрелять, адмирал, подойдя самым полным ходом к берегу, открыл по ней частый огонь. Получив сообщение об успешности маневра, он его продолжал до тех пор, пока скрытые за дюнами орудия не нащупали миноносцы и не пристрелялись к ним. *Amazon* получил такие пробоины, что принужден был выйти из строя. Этим работа флота ограничилась.

Немцы нажимали у Ньюпорта столь энергично, что бельгийцы просили прислать на помощь судовых пулеметчиков. Поэтому с мониторов рано утром был выслан отряд в 20 человек под командой лейтенанта Уайз (с *Severn*).

Так как неприятельская атака велась на Lombartzyde от Westende и в направлении от Slype вдоль канала, то лейтенанту Уайз было поручено занять ферму Bamburg.

Высадившись, пулеметчики направились туда прямо через поле. Не поняв предостерегающих криков войск из окопов, отряд продолжал совершенно открыто продвигаться к ферме. С 150 фут немцы открыли огонь, в результате чего отряд рассыпался, потеряв убитым командира, пять человек ранеными и шесть пропавшими без вести. Потеря фермы решила участь Lombartzyde, так как, заняв ее, немцы подвергали анфиладному огню улицы. Бельгийцы, занимавшие Lombartzyde, принуждены были отступить.

Одна за другой следовали на флотилию просьбы усилить огонь. Суда приблизились к берегу на расстояние $^1/_2$ мили, что привело к значительной успешности огня, но к 5 часам дня все снаряды оказались израсходованы и бельгийцы начали отступать к Ньюпорту. Немцы преследовать не отважились.

Это заставило адмирала Худа настаивать на скорейшей присылке канонерок. Бельгийцы начали очищать не только Lombartzyde, но и все передовые позиции к востоку от Ипрского канала и просили, как только позиции будут окончательно оставлены, начать их обстрел.

Единственно, что в этот момент адмирал мог сделать, это послать за новым боевым запасом миноносцы в Дувр, а мониторы в Дюнкерк. Сам он с поврежденным *Amazon*'ом остался.

В полночь отступление закончилось; бельгийцы заняли позиции позади Изера, имея предмостное укрепление в полумиле к северу от деревни Ньюпорт, и просили, с рассветом начать бомбардировку Lombartzyde, а также и линии Middelkerke-Slyp-St. Pierre Capelle. Наступающий день они считали критическим.

Немцы закончили свое сосредоточение, собрав против бельгийского фронта семь полных дивизий.

Критический момент уже наступил, а мониторы все еще стояли в Дюнкерке, ожидая снарядов, высылка которых из Nore ожидалась не ранее часу дня.

С рассветом пришли *Foresight* с к. л *Hazard* и четыре новых миноносца (*Lizard*, *Lapwing*, *Crusader*, *Cossack*). Перенеся флаг на *Foresight* и отправив *Amazon* для ремонта, адмирал в 7 утра открыл огонь по Lombartzyde.

Вскоре было сообщено об успешности бомбардировки, вслед за чем последовала просьба развить огонь вдоль немецких окопов до Groote Bamburg, где замечалось накапливание войск и понтонов.

Еще через некоторое время огонь судов просили сосредоточить по району Shuddebeurze, т. к. привязной шар обнаружил там тяжелую батарею. Эта батарея стреляла настолько метко, что через 5 минут шар, находившийся от нее в расстоянии 2 миль должен был снизиться.

Шар привели в Coxyde Bains ($2^1/_4$ мили от неприятеля) откуда с него удачно корректировали огонь по батарее на ферме Roodepoort. Ферма очень быстро запылала и батарея замолкла.

До утра немцы не начали атаки, но была ли тому причиной бомбардировка или что другое—неизвестно, хотя по показаниям пленных судовой огонь был ужасен.

В 3 ч. 30 м. флоту дали знать, что немцы пытаются форсировать реку и просили усилить огонь до последней возможности.

День выдался очень тяжелый, суда поддерживали безпрерывный огонь впродолжение 11-ти часов, при чем один только *Foresight* израсходовал к вечеру 1100 снарядов; однако, заметного влияния на общее положение бомбардировка не оказала.

Все же наступление немцев было приостановлено и попытка форсировать реку у Groote Bamburg им не удалась.

До этого времени в течение бомбардировки была только одна попытка неприятельских подлодок помешать операции, при чем был безуспешно атакован в первый день один из мониторов, но затем лодки не появлялись.

Теперь же пришло сообщение, оказавшееся впоследствии ложным, что у Остенде видели *U 21*.

Сделав распоряжение относительно расходования снарядов, адмирал Худ перенес флаг на мин. *Crusader* и, взяв лично на себя руководство охраной флотилии, приказал уйти к.л. *Hazard*, а крейсеру *Attentive* следовать за ней как только покажутся мониторы. Атаки лодки не последовало, а за ночь французы поставили заграждение к востоку от Остенде.

На следующий день, 22 октября, на приморской полосе фронта было значительно тише.

Судовой огонь не дал немцам возможности удержаться в Lombartzyde и они перенесли свои усилия дальше от берега. В течение дня им удалось закрепиться у Tervaete. Отчаянные контр-атаки бельгийцев не смогли их выбить и, удержав этот пункт, они окопались на западном берегу Изера.

В том же районе, куда доставал огонь судов, дело обстояло иначе.

Под прикрытием артиллерийской завесы мониторов и *Bustard*'а бельгийцам удалось сделать вылазку в Lombartzyde. Взятые пленные показали, что судовой огонь не только приносит громадные разрушения, но и парализует действие немецкой артиллерии.

На следующий день днем бельгийцы вновь заняли Lombartzyde. Этим закончилась, как считал адмирал Худ, первая фаза операции.

Результат ее сводился к тому, что стремительное движение немцев вдоль берега было остановлено и положение, хотя на время, было спасено. Излишне говорить, что в достигнутом успехе, все три союзные армии, были обязаны исключительно флоту.

Помощь эта была не только материальной, но и моральной, т. к. она подняла упавший дух измученной бельгийской армии. Флот поддержал ее огнем тяжелой артиллерии, отсутствие которой так угнетающе действовало на ее личный состав.

«Вмешательство английского флота», писал очевидец, «в моменты наивысшего напряжения боя принесло делу обороны существеннейшую помощь». Живо описывая, как гул судовых пушек постепенно покрывал шум боя, он [1]) говорит:

«Неожиданно, как далекий рев льва в пустыне, заглушающего крики других зверей, отдаленные, но грозные залпы начали своим грохотом покрывать остальной шум. Это открыли с моря у Ньюпорта огонь военные суда по неприятельским окопам.

«Суда находились от нас в 3-х километрах, мы же сами в 10-ти метрах от наших батарей, но ничего кроме рева судовых пушек не было слышно.

«Суда поражали окопы противника, приводили к молчанию батареи и не давали ему возможности продвинуться вдоль берега. . . . . .

«В то время как Диксмюде удерживался только героизмом французских морских стрелков и части бельгийских войск, Ньюпорт и его предмостное укрепление оставались неуязвимы—путь к ним неприятелю был прегражден».

---

[1]) Вандервельде—«La bataille de l'Yser. Impression d'un témoin». Nineteenth Century. March 1916.

## ГЛАВА XVI.

## Операции на побережьи Бельгии—вторая фаза. Первый бой на Ипре.

Благодаря успеху, достигнутому на фланге, обстановка развернулась так, что подавала надежды на возможность изменить положение и в восточной части фронта, пока противник окончательно еще не укрепился. Вечером 22-го октября адмирал Худ ушел в Дюнкерк для свидания с адмиралом Фа еро, назначенным командующим французскими морскими силами в Канале, а также и с нашим офицером, состоявшим для связи в штабе бельгийской армии. Здесь он узнал о прибытии французской XLII дивизии, которую бельгийцы ожидали к себе на помощь. Отступив от Schoorbakke и Tervaete и потеряв предмостные укрепления этих пунктов, они занимали непрочное положение на извилине реки, но генерал Жоффр наметил новый широкий план, который он намеревался выполнить при содействии адмирала Худа, и приказал дивизии перейти в Ньюпорт. К этому времени английская флотилия значительно усилилась. Прибывали старые крейсера и канонерки и после совещания в Дюнкерке адмирал донес Адмиралтейству, что он считает число судов достаточным, но полагает, что приближающийся период зимних штормов может заставить уйти мониторы и канонерки. Не придавая большого значения последнему обстоятельству, он указывал на риск от подводных лодок, риск, на который следует пойти, если помощь флотилии действительно ценна.

По намеченному плану дивизия французов при поддержке флотилии должна была перейти в наступление вдоль берега и попытаться выбить немцев из Остенде, лишив этим их правый фланг той помощи, которую они получали с моря. Наступление являлось как бы дополнением к операции всей союзной армии.

С 19-го октября наши I и IV армейские корпуса совместно с III-й кавалерийской дивизией старались пробиться через Ипр и Thourout в Брюгге. 21-го октября подошедшие к немцам значительные подкрепления остановили наступление наших войск, но так как генерал Жоффр выразил намерение перебросить на Ипр IX корпус, а вслед за ним и другие части, существовала надежда на возобновление наступления. Франко-бельгийская операция должна была начаться

24-го октября. Приготовления велись в строжайшем секрете и в 6 ч. 30 м. утра 23-го октября адмиралу Худу сообщили, что французы будут продвигаться из Ньюпорта на север до 9 ч. утра и с этого момента понадобится его поддержка. Однако, прежде, чем что либо могло быть сделано, немцы возобновили наступление на Lombartzyde и флотилия принуждена была сосредоточить свои усилия для прекращения этого наступления. Результат судового огня оказался весьма действительным — наступление потерпело полную неудачу. Днем французы смогли пройти через Lombartzyde и продвинуться к Westende. Казалось, что наступление вдоль берега может быть успешным, но неожиданно содействие флотилии понадобилось в другом месте. Немцы начали сосредоточивать все свои усилия на линии St. Georges-Tervaete, держа окопы под обстрелом тяжелых батарей, обнаруженных около ферм Roodepoort и Blokhuis. Удержать эту линию фронта, не приведя к молчанию батареи, было невозможно, и суда пришли на помощь. Она, все-таки, оказалась недостаточной; положение вскоре стало настолько критическим, что бельгийцы уведомили французский штаб о необходимости срочной присылки значительных подкреплений из состава XLII дивизии. Другого выхода из положения они не видели. Пришлось остановить успешное наступление французов, дошедших вплотную к Westende, так как наступать на фланге, когда центр близок к прорыву, было, конечно, немыслимо.

Ночью на подкрепление Tervaete отправили целую бригаду. Однако, не взирая на все затруднения, мысль о прибрежном наступлении не была оставлена. Среди этих затруднений было одно, при разрешении которого снова столкнулись интересы сухопутные и морские. Успех наступления зависел исключительно от степени поддержки, которую флотилия сможет оказать, а флотилия могла дать максимум пользы, лишь обеспечив себя от подводной опасности. Пока же Остенде оставался открытым, опасность существовала и очень большая. С другой стороны, раз операция велась с целью овладеть Остенде и с намерением пользоваться им, как портом, его нельзя было разрушать. Споры по этому вопросу велись несколько дней. Адмиралтейство настаивало на разрушении Остенде и только 23-го октября перед началом наступления французов адмирал Худ получил из бельгийской главной квартиры приказание бомбардировать город. Дальше ждать не приходилось. Только что подводная лодка атаковала к/л. *Wildfire* и миноносец *Myrmidon*, к счастью, в обоих случаях неудачно.

В Англии беспокойство за флотилию возрастало и были приняты всевозможные меры к уменьшению риска, которому она подвергалась. Адмиралу Худу было приказано оставить лишь самое необходимое число судов, отправив остальные в Дюнкерк. Ему послали еще один дивизион миноносцев и три тральщика, снабженных особыми анти-подводными тралами (anti-submarine sweeps). Состоявшие в его распоряжении в Дувре линейные корабли *Venerable* и *Irresistible* оборудовались противо-лодочными тралами. Кроме того, приготовляли баржи с противоторпедными сетями, которые предполагали ставить вдоль бортов крупных судов во время бомбардировки. Все эти меры все-таки являлись мало действительными, пока Остенде оставался открытым, и в полночь адмирал Худ получил приказание Адмиралтейства уничтожить вокзал, бассейны и ни в коем случае не щадить какую-либо часть города раз в ней подозревается присутствие неприятеля. В Ширнессе приготовлялись блокшивы и адмирала просили сообщить соображения по вопросу об их затоплении при входе в порт, под прикрытием огня с судов. В это время французы достигли Westende и наступление сулило успех.

Полчаса спустя адмирал получил приказание обождать с выполнением приказания, пока не поступят предложения генерала Френча. Из Дюнкерка адмирала Худа еще раньше уведомили, что наступление возобновится на следующий день и что французы повели дополнительное наступление на канале Plasschendaele с целью овладеть фермой Bamburg. В течение утра 24-го, флотилия, увеличившаяся в составе, сосредоточила свое внимание на поддержке наступления.

Кроме ушедшего в Англию для перемены 6″ орудий, монитора *Severn*'а в состав флотилии входили: два монитора, к/л. *Bustard*, 8 английских и 5 французских миноносцев и в качестве к/лодок старые суда *Brilliant*, *Sirius*, *Rinaldo* и *Wildfire*. С утра бомбардировка продолжалась до 3 ч. дня, пока не пришло приказание прекратить огонь, так как французы заняли ферму Bamburg и собирались входить в Westende.

Ввиду достигнутых в наступлении успехов совещание из сухопутных и морских начальников пришло к решению о желательности обождать день-два с разрушением мола и пристаней в Остенде, но к разрушению вокзала и подъездных путей адмиралу было предписано приступить немедленно. Последнее приказание, однако, тотчас отменили из-за наступившего тумана. Воздушная разведка в Kingshorth

сообщила, что в гавани Остенде не заметно никакого движения, и флотилия продолжала операцию по поддержке левого фланга союзников. За день положение на фронте изменилось к худшему. Наступление было встречено яростными контратаками со все увеличивающейся настойчивостью. Успеха наступление не имело нигде, в центре же положение стало отчаянным.

Несмотря на блестящую контр-атаку французов, немцы овладели частью позиции у Tervaete и принудили бельгийцев отступить на линию Beverdyk.

В секторе St. George бельгийцы также отступили, оставив линию Северного канала (Canal du Nord), и просили французов прислать подкрепление в центр. Не имея другого выбора, французский штаб отдал почти целиком XLII дивизию.

При такой обстановке не оставалось почти никакой надежды на возможность продолжать наступление. Бельгийцы отступили к Ньюпорту, французы продолжали удерживаться около Westende. На следующий день (25-го октября) ничего существенного достигнуть не удалось, туман мешал воздушной разведке, тяжелые батареи противника, расположенные далеко от берега, все время держали под огнем новые позиции бельгийцев. Одну батарею обнаружили, но по ней нельзя было стрелять, так как позиции французов у Westende и фермы Bamburg были в сфере огня.

Все попытки флотилии занять более выгоднее положение, ближе к берегу, встречались огнем вновь установленных между дюнами орудий и флотилии пришлось отойти. К довершению неудач к ночи задуло так сильно, что мониторы, ушедшие в Дюнкерк за снарядами, не смогли выйти, а все мелкие суда должны были укрыться.

К счастью, утомленные немцы не в силах были начать новое наступление на позиции у Beverdyk. На берегу все оставалось спокойным, но французы сочли за лучшее очистить занятые передовые посты.

К утру 26-го октября все союзные войска берегового сектора занимали позиции позади Изера, удерживая лишь предмостное укрепление в миле к северу от Ньюпорта. О наступлении нечего было думать. Вскоре после рассвета немцы повели по всей линии такое стремительное наступление, что уже к 10 часам получились сообщения о критическом положении бельгийцев. Узнав об этом, Адмиралтейство решило снова рискнуть и прийти на помощь, послав адмиралу Худу линейный корабль *Venerable*. Час за часом,

пока корабль полным ходом шел к месту назначения, немцы вели повторные энергичные атаки. Каждую минуту фронт мог быть прорван. Флотилия тем временем действовала с полным напряжением сил и к 2 часам все суда вели жаркий бой, но без видимых результатов. К 4 часам выяснилось, что немцы подготовляют сокрушительный удар со стороны Lombartzyde, и бельгийская главная квартира просила сосредоточить наивозможно сильный огонь по этому пункту. Просьбу выполнили немедленно. Под защитой судовых пушек береговой фланг позиций остался непобежденным, но в центре, где нельзя было подавить огонь тяжелой артиллерии противника, поредевшие измученные ряды бельгийцев не выдержали и отступили к плотинам железной дороги Ньюпорт-Диксмюде. Дальше отступать было некуда, но при возможности продержаться здесь некоторое время место это можно было сделать неприступным. Надо было лишь закрыть стоки железнодорожного полотна, чтобы вся местность впереди была бы затоплена. Работа в этом направлении уже началась, но требовалось время, чтобы ее закончить, да к тому вода не могла подняться до должной высоты ранее двух дней.

Представлялось сомнительным, чтобы вконец измученная бельгийская армия смогла еще держаться. Все зависело от помощи флотилии и становилось весьма вероятным, что немцы не оставят ее без внимания.

Два лин. корабля в Ширнессе и все суда отряда коммодора Тирвита держались в готовности отразить всякие попытки неприятеля помешать флотилии. Рано утром 27-го октября адмирал Худ, подняв свой флаг на *Venerable*, стал на якорь на позиции, спрашивая указаний, по каким пунктам сосредоточить огонь отряда. Бельгийская главная квартира просила сосредоточить огонь всех судов по Lombartzyde, Westende и Slyp. К этому времени неприятель сосредоточил большое количество орудий между дюнами, которое помешало судам приблизиться к берегу ближе 20 каб., что значительно уменьшило обстреливаемое пространство. Днем немцам удалось установить тяжелые орудия и суда отошли совсем. Для *Venerable* эти орудия не имели значения, но и ему пришлось уйти. Стоя на якоре, окруженный баржами с противоторпедными сетями, он с 7 до 8 ч. утра обстреливал неприятельские позиции с большим успехом. По показаниям пленных действие его снарядов было ужасающее. Но в 8 ч. 15 м. охранявший его миноносец обнаружил подводную лодку и адмирал решил сняться и отправить *Venerable* в

Дюнкерк. Одновременно он донес, что считает возможным выполнить свою задачу с менее ценными боевыми единицами.

Наступление немцев затихало, повсюду атаки велись с меньшей энергией, чем в предыдущий день, и из бельгийского штаба сообщили, что «стрельба великолепна», советуя экономить снаряды.

Сделав несколько прощальных выстрелов по дальним батареям, *Venerable* ушел. Адмирал дал знать, что он больше в нем не нуждается, так как, имея обеспеченным пополнение снарядов, он может продолжать операцию с мелкими судами. Все потери флотилии сводились к нескольким раненым. *Venerable* все-таки отозван не был и остался в Дюнкерке на всякий случай. Теперь, когда выяснилось, что содействие флота сухопутным операциям сводится исключительно к поддержке обороны, вопрос шел уже не об освобождении Остенде и не о том, чтобы отбросить неприятеля от моря. Сосредоточение крупных неприятельских сил на Изере с очевидностью показывало его истинные намерения. Наступление немцев не являлось контр-маневром против намечавшегося наступления союзников.

Их сосредоточение здесь в столь значительных силах было началом большого наступления, наступления с целью прорваться к Кале. Первый Ипрский бой—от моря до французской границы—начался.

Союзники только оборонялись и основная цель содействия флота сводилась к удержанию левого фланга. Недостаточно учтенный в свое время расход снарядов давал себя знать, их не хватало повсюду. Вечером адмирал Худ получил распоряжение беречь снаряды, но чувствовал всю невозможность его выполнить. В течение этого дня закончилась работа по закрытию водоспусков. С приливом открыли шлюзы Ньюпорта. Результатов этой меры приходилось ждать еще 48 часов, то-есть пока уровень воды достигнет должной высоты и, пока это не произойдет, положение оставалось критическим. Надо было держаться еще 2 суток и адмирал указал на невозможность оказать необходимую помощь бельгийцам, ограничивая расходы боевого запаса.

Адмиралтейство согласилось с этими доводами и дало инструкцию «действовать, руководствуясь только соображениями успеха дела». 28-го октября с началом немецкой атаки, адмирал, выйдя из Дюнкерка на *Venerable* с мониторами и к/л. *Bustard*, был снова в бою и обстреливал не только пространство между Westende и Lombartzyde, но также и такие лежащие в глубине пункты, как St. Pierre Chapelle, где

утренняя воздушная разведка обнаружила тяжелую батарею и четыре оборудованные артиллерийские позиции.

Огонь флотилии стал крупной помехой неприятелю и он все внимание своих тяжелых батарей сосредоточил на флотилии, которая начала нести потери более серьезные, чем при начале операции. Удачным попаданием на эскадренном миноносце *Syren* взорвало орудие, убило командира и 7 матросов и тяжело ранило 15 человек. Миноносец вышел из строя и с трудом пришел в Дюнкерк. На *Brilliant* убило одного и многих ранило, на *Rinaldo* восемь человек ранило, а *Wildfire* получил несколько пробоин по ватерлинии и его отправили в Англию ремонтироваться. Тихоходные суда увертывались от попаданий, часто меняя курсы, вести пристрелку было очень трудно. Днем бомбардировку пришлось приостановить из-за неприятельской подводной лодки, преследованием которой занялись все миноносцы. Кроме того *Venerable* приткнулся к отмели, не показанной на карте. По счастью, в этот момент он находился вне досягаемости береговых батарей и с приливом при помощи *Brilliant*'а быстро сошел смели без повреждений. Однако, несмотря на все эти неблагоприятные обстоятельства, неприятельское наступление успеха не имело. В вечернем сообщении бельгийского штаба указывалось, что артиллерийский огонь немцев под влиянием действий судовой артиллерии значительно ослабел. Своими действиями адмирал Худ оказал могущественную помощь армии. Флотилия, не взирая на грозившую ей опасность, почти целый день все свое внимание обращала на неприятельские батареи. Бой на Ипре продолжался, немцы попрежнему настойчиво стремились к поставленной цели—прорваться на Кале и адмирал считал необходимым, чтобы флотилия продолжала бомбардировку. Адмиралтейство, разделяя мнение адмирала, телеграфировало свое согласие, выражая надежду, что флот покажет немцам, что «есть фланги, которые не обойдешь». События показали, что помощь, оказанная флотом, имела основание вызвать такую надежду.

Флотилия еще оставалась некоторое время на побережьи, но серьезной помощи от нее больше не потребовалось.

Искусственно устроенное наводнение обеспечило безопасность бельгийских береговых позиций, немцы теперь направили все свои усилия против д. Ramscapelle, узла железнодорожных линий.

Стремительной атакой, действуя ручными гранатами, они захватили часть плотины, откуда и повели наступление на деревню, но соединенной франко-бельгийской

контр-атакой под прикрытием огня с судов, стрелявших на линии St. George-Schoorbakke, они были выбиты и положение восстановлено. Кроме бомбардировки таких дальних пунктов ежедневно продолжалась стрельба по Westende Bains. Во время такой стрельбы 29-го октября пострадал *Vestal*, получивший снаряд в полубак с той же самой батареи, что и *Falcon*, хотя батарея эта тщательно обстреливалась трижды. В этот день адмирал Худ, в честь находившихся под его командованием французских судов, поднял свой флаг на французском миноносце *Intrepide*.

Днем стало известным об окончательной неудаче немецкого наступления и судам был дан отдых. За последний период положение флотилии стало очень трудным с одной стороны из-за подводной опасности, а с другой—из-за искусно скрытых между дюнами батарей.

Чтобы избежать серьезных последствий от действия последних приходилось маневрировать всегда полным ходом и переменными курсами, что очень затрудняло пристрелку. Подводные лодки заставляли быть всегда на чеку и только неусыпная бдительность спасла флотилию от несчастных случаев.

Рано утром 29-го октября подлодки были усмотрены в La Panne, где стоял на якоре *Venerable*, но атаки не последовало. Донесения о лодках получались постоянно. 30-го октября причинило не мало беспокойства опасение за судьбу авиоматки *Hermes*, прибывшей вечером с гидропланами из Портсмута в Дюнкерк. Рано утром она вышла в Дувр, в 9 ч. 30 м. ее потребовали обратно, а через 10 минут после этого получилось известие, что миноносец *Liberty* утоплен лодкой в 8 милях от Кале.

Почти весь экипаж был спасен, но случай этот вновь возбудил вопрос—стоит ли рисковать судами? Стоит ли риск полученных результатов? Установленные между дюнами и замаскированные батареи делали эти результаты сомнительными. *Venerabl*'ю приказали вернуться, а на его место спешно приготовляли в Портсмуте старый, предназначенный к продаже на слом, броненосец *Revenge*. Одновременно с уходом *Venerable* операция фактически закончилась. Два дня еще продолжалась борьба за Ramscapelle, но бельгийцы держались и 2-го ноября немцы отступили с левого берега Изера. Они уходили, бросая орудия, снаряжение и раненых.

Нажим немцев на береговой фланг союзников окончился и не предвиделось его возобновления в скором будущем.

Адмиралу Худу было предписано дать судам отдых, но поддерживать связь с главной квартирой, оставаясь в готовности в наикратчайший срок начать свои действия. Лично адмиралу пришлось отдыхать недолго—3-го ноября получились сведения о серьезных намерениях неприятеля в районе проливов и он со всеми миноносцами поспешил в Дувр для выполнения своих основных обязанностей по должности начальника Дуврского дозора.

Канлодки остались под начальством командира *Vestal*'я.

---

## ГЛАВА XVII.

## Отправка подводных лодок в Балтийское море и гибель лин. корабля Audacious.

Не считая попытки германских миноносцев, пресеченной *Undaunted*'ом, с 17 октября со стороны немцев ничего не было предпринято, чтобы помешать прибрежной операции в Бельгии.

Подобное упущение особенно примечательно, потому что в это время Гранд-Флит не был в состоянии быстро собраться для встречи Флота Открытого моря на юге. В продолжение всей бельгийской операции адмирал Джеллико находился со всем линейным флотом у западных берегов Шотландии, кроме одной или двух эскадр для поддержки крейсерских дозоров. Неприятельские подводные лодки по прежнему выказывали свою активность. 18-го октября было сообщено о двух подводных лодках, замеченных в Minch, якобы грузивших горючее с наливного парохода в Stornoway. Энергичные поиски миноносцев не имели успеха, но с другой стороны, видимо, и лодки не обнаружили местопребывания флота. Становилось необходимым усилить секретность передвижений флота и Адмиралтейство взяло под контроль все северное и западное побережье Шотландии и северное побережье Ирландии. Сначала предполагали объявить запрещенной зоной все побережье Шотландии к северу от Caledonia Canal, включая Invernes и острова, но затем сочли эту меру излишней и применили ее только впоследствии. Главнокомандующий флотом предлагал объявить запрещенной зоной район, начиная от Buchan Ness в Aberdeenshire кругом Шетландских островов и Гебридских до Исландии, считая, что этим будут прикрыты Minch, Pentland Firth и проход Fair Islands и кроме того значительно облег-

чатся операции не только против судов, питающих и поддерживающих подводные лодки, но также и против военной контрабанды.

Его желание иметь дозоры траулеров в различных пунктах побережья севера было исполнено и новые дозорные районы устанавливались по мере поступления таких судов.

План адмирала Джеллико, все-таки, не вполне соответствовал требованиям обстановки. Крайние северные пути оставались открытыми. Наш посланник в Копенгагене доносил, что значительная часть контрабанды, попадающая в Скандинавию для Германии, идет по пути к северу от островов Фаро и затем по берегу Норвегии. Северный дозор адмирала Де-Чера был установлен для наблюдения именно за этой «дорогой», но он систематически отвлекался другими задачами, вследствие того, что адмирал Джеллико так и не получил свою 6-ю крейсерскую эскадру. Из судов этой эскадры он имел только крейсер *Drake*, который вместе с вспомогательным крейсером *Mantua* находился с особым поручением в Архангельске. Главнокомандующий просил увеличить число вспомогательных крейсеров, так как угольный запас судов этого типа делал их очень удобными для крейсерской службы.

Крейсера были обещаны, а до их прибытия адмиралу Де-Черу приказали часть его судов (10-й кр. эскадры) послать к югу от островов Фаро, вспомогательный же крейсер *Alsatian* отправить к северу от него. Крейсера не обнаружили в этом районе большого движения — за октябрь северный патруль осмотрел не больше 50 судов. Прошедшие суда были под скандинавскими флагами, задержать пришлось только два, оба норвежских.

В западном направлении района интересный случай произошел с пароходом *Oskar II*, задержанным лин. кораб. *Hibernia*.

На нем оказался австрийский посол в Японии с чинами посольства, следовавший из Токио в Рим. Посол энергично протестовал и пароход спешно освободили.

20 октября Адмиралтейство получило агентурные сведения, с достоверностью которых оно считалось, о том, что стоявшие в Данциге крейсера с миноносцами и подводными лодками вышли в Северное море, ввиду чего адмирал Битти вышел в море. Его отправили с 1-й эскадрой линейных крейсеров и с 1-й—легких крейсеров произвести поиск от Fair Islands к Скагерраку совместно с 4-ой флотилией эскадренных миноносцев из Кромарти. Однако, не исключалась возможность, что полем деятельности неприятеля намечалось не Северное море.

Среди различных вопросов, обсуждавшихся на недавнем совещании в Loch Ewe, обсуждалась также возможность посылки наших подводных лодок в Балтику для нападения на Флот Открытого моря.

Имелись сведения об его частых маневрированиях между о. Борнгольмом и Зундом, так что случай представлялся заманчивым.

Главнокомандующий был крайне заинтересован в их посылке и по его инициативе были предприняты соответствующие шаги, дабы выяснить—минирован ли Зунд. По выяснении, что Зунд, повидимому, свободен, коммодор Кийс 11 октября получил приказание привести план в исполнение, отправив три лодки. Были выбраны *Е-1* (капит.-лейт. — Лоренс) *Е-9* (капит.-лейт. — Хортон) и *Е-11* (капит.-лейт. Насмит).

Согласно полученным инструкциям они должны были пройти Зунд ночью, дабы избежать дозорных судов немцев между о. Рюгеном и шведским берегом, а затем искать случая атаковать Флот Открытого моря. По израсходовании горючего им надлежало итти в Либаву и продолжать свои операции оттуда впредь до дальнейших распоряжений. О том, что либавский военный порт оставлен, равно и о постановке немцами при входе в него заграждения, наш штаб не имел представления [1]. *Е-1*, ночью 17-го октября, благополучно прошла Зунд и на следующее утро, в расстоянии $2^1/_2$ кабельтовых от себя, увидела один из дозорных крейсеров, опознанный за *Фюрст Бисмарк*. Опустившись в положение для атаки, капитан-лейтенант Лоренс выпустил две торпеды через минуту одна за другой. Одна прошла под крейсером, от другой он уклонился, во время положив руля. Спустя два часа заметили еще два крейсера, но подойти достаточно близко лодка не смогла. Флот Открытого моря не показывался и *Е-1* следующий день провела у Борнгольма. Тем временем *Е-9* также вошла в Зунд. Не имея возможности за поздним временем пройти до рассвета, как это удалось *Е-1*, капитан-лейтенант Хортон, опасаясь быть замеченным многочисленными коммерческими судами, пролежал весь день 18 октября на грунте. С наступлением темноты он продолжал

---

[1]) О посылке английских подлодок в Балтийское море английское Адмиралтейство заблаговременно не известило русское морское командование. Получив телеграмму о выходе английских лодок, морской генеральный штаб немедленно послал в Лондон обстоятельную телеграмму о всех минных заграждениях, как своих, так и известных немецких. Англичане не дождались получения телеграммы и лодки вышли в море, не зная обстановки в Балтике.

Ред.

поход и после неоднократных встреч с миноносцами 20 октября благополучно прошел дозорную линию. *E-1*, в это время, пошла в Данцигскую бухту, где всплыв у самого Нейфарвассера, увидела три крейсера, стоявших в бассейне. Не имея возможности их атаковать, Лоренс пошел в Либаву, где при входе был встречен русским офицером, проведшим лодку в гавань. Только теперь, впервые, узнал командир *E-1*, что порт и мастерские разрушены, а также и то, что он прошел через немецкие заграждения. На следующий день, 22 октября, в таком же неведении прибыла *E-9*, также как и *E-1*, благополучно прошедшая по заграждению. Обе остались поджидать своего товарища. *E-11* не так посчастливилось. Задержанная ремонтом, она смогла только 20 октября начать пробираться через Зунд и очень скоро убедилась, что ее преследуют.

Были сделаны две попытки ее таранить и она повернула обратно, так как далее было слишком мелко для погружения. Выйдя из Зунда, она заметила подводную лодку, принятую за немецкую *U-3*, и выпустила по ней торпеду. Лодка оказалась датской. Хотя по счастью торпеда не причинила никакого вреда, но инцидент способствовал обнаружению ее местопребывания. На следующий день при зарядке лодкой аккумуляторов, с целью возобновить попытку пройти, ее усмотрел гидроплан, после чего за ней всю ночь охотились миноносцы. 21-го октября кап.-лейтенант Насмит сделал еще попытку, но с такими же результатами. Миноносцы ее не оставляли. 22-го он решил вернуться в свою базу и там ждать, пока не уляжется шум, поднятый его неудачей. В этот день русский командующий флотом, адмирал Эссен, предложил первым двум лодкам итти в Лапвик, но командиры их решили еще немного подождать своего товарища. 24-го они получили приказание от нашего посла в Петрограде следовать на север, но даже и после этого они не хотели уходить, не попробовав еще раз счастья в Данцигском заливе. У Данцига они провели три дня, не видав никого кроме одного миноносца, по которому *E-1* 28 октября выпустила торпеду, но снова промахнулась. Не имея возможности оставаться дольше, они пошли на север. На этом переходе подводные лодки придерживались пути немецких крейсеров (восточнее Гогланда) в надежде на удачную встречу с неприятелем, но не обнаружив никого, 30 октября прибыли в Лапвик, где окончательно поступили в распоряжение адмирала Эссена. Приход лодок в Балтийское море большого военного значение не имел, его можно рассматривать лишь как дружеский акт по

отношению к союзному флоту. Но это было начало, продолжение которого неприятель допустить не мог.

Поиск адмирала Битти остался безрезультатным и 25 октября линейные крейсера вернулись в Кромарти, а легкие в Скапа. 2-я эскадра линейных крейсеров в это время также была занята.

Предполагался набег на станцию цеппелинов в Куксгафене и *Invincible* и *Inflexible* с дивизионом миноносцев должны были итти на поддержку отряда Тирвита. 25-го октября отряд вышел, но погода не позволила гидроаэропланам подняться и набег не удался. В этот период деятельность неприятельских подводных лодок значительно ослабела. Они как бы исчезли. Видимо, ни одной из них не удалось обнаружить новых якорных стоянок крейсеров. Таким образом, Гранд-Флит был оставлен в покое. Спокойствие его было нарушено 26-го октября, но по причинам иного характера.

В этот именно день были получены сведения о намерениях немцев сделать попытку помешать нашей бельгийской операции и последовавшие за этим распоряжения по флоту коснулись не только одного южного района. Известие о сосредоточении германского флота в Брюнсбюттеле застало адмирала Джеллико в Lough Swilly, стоявшего на якоре на отдыхе с большей частью Гранд-Флита. Немедленно было приказано всем линейным крейсерам собраться в Кромарти, а линейным кораблям додредноутского типа, имевшим назначение помогать крейсерам, начать погрузку угля в Скапа. 2-ая линейная эскадра только что вышла с якорного места в Mull для боевых стрельб у островов Tory (шир. 55° 45′ N и долг. 8° 30′ W), где должна была встретиться с крейсером *Liverpool* со щитами, и так как производство намеченной стрельбы не помешало бы быстрому сосредоточению, если таковое потребуется, то стрельбу не отменили. Однако, она так и не состоялась, т. к. до ее начала Гранд-Флит понес свою первую тяжелую потерю и понес ее именно тогда, когда казалось, что от таких потерь он застрахован.

В 9 часов утра в расстоянии около 20 миль, на NO от островов Tory, в тот момент, когда шедший третьим в кильватерной колонне л/к. *Audacious* поворачивал, у левого его борта произошел сильный взрыв и он остановился. Коснулся ли корабль мины, или его взорвала лодка — сказать было трудно. Вряд ли можно было предполагать минное поле в этих водах, где проходил путь канадских транспортов с войсками из Квебека в Ливерпуль, путь всего канадского конвоя.

Подводных лодок в этом районе до сих пор еще не обнаруживали, но, все-таки, казалось более вероятным, что *Audacious* взорван лодкой и все остальные суда, следуя последнему новому приказу, начали уходить, делая сигналы о помощи. По началу предполагали, что корабль тонет и дать хода не может.

*Liverpool* держался по близости, маневрируя вокруг полным ходом. Буксиры, притащившие щиты, подошли к борту.

Погода была очень свежая. *Audacious* сильно садился кормой и положение его вызывало большое беспокойство, но неожиданно дифферент на корму остановился и оказалось, что корабль под собственными машинами может медленно двигаться. Сигнал о бедствии S.O.S. был принят и помощь спешила.

Все миноносцы и другие мелкие суда полным ходом шли из Lough Swilly, но расстояние не позволяло подойти к месту аварии раньше как часа через четыре. До их прибытия подошел принявший сигнал S.O.S. почтово-пассажирский пароход компании White Star *Olympic* и предложил взять *Audacious* на буксир. Присутствие подводной лодки исключалось, так как попытки вторичной атаки не было, а полученное радио, что накануне днем в этих же водах взорвался [1]) пароход *Manchester* подтверждало наличие минного заграждения.

*Olympic* приблизился к *Audacious*'у, а *Liverpool* доблестно пошел впереди, как бы исполняя роль тральщика. Состояние моря и дифферент на корму почти не давали возможности управляться, но все же корабль медленно подвигался вперед. Попытка буксировать кончилась неудачно—перлиня лопнули; то же самое произошло при вторичной такой же попытке, сделанной подошедшим эскадренным угольщиком *Thornhill* и буксировку отставили. До четырех часов, т. е. семь часов спустя после взрыва, корабль еще шел и была настолько полная надежда его спасти, что главнокомандующий телеграфировал в Адмиралтейство, прося прислать корабельного инженера для составления краткого доклада Адмиралтейству о предварительных соображениях по его ремонту. Одновременно адмирал Джеллико просил принять все меры к тому, чтобы случай не попал в печать. Зная наверное, что несчастье произошло от мины заграждения, он послал л/к *Exmouth* с приказанием еще раз попытаться взять *Audacious*

[1]) Задержка в извещении произошла вследствие медленности передачи телеграммы береговой станции в Mulroy на центральную в Lough Swilly, с которой она не была связана непосредственно.

на буксир, но когда *Exmouth* подошел надежда на спасение миновала.

Корма *Audacious* покрылась водой, команду перевели на *Olympic*. Благодаря исключительно искусным и лихим действиям командира и личного состава, удалось в столь свежую погоду отвести поврежденное судно на 15 миль от места аварии, но на этом все и кончилось. В 9 час. вечера, после 12-часовой борьбы и на полпути до гавани *Audacious* быстро пошел на дно. Сохранив все главные боевые единицы от всяких попыток неприятеля в течение трех первых критических месяцев войны, адмирал Джеллико лишь по несчастному стечению обстоятельств потерял теперь один из лучших своих кораблей. Вряд ли можно было предполагать, что немцы поставили заграждение у островов Tory, наперед зная о том, что Гранд-Флит туда пойдет; еще более сомнительно, что это заграждение ставилось вообще против Гранд-Флита. В последнем случае его следовало бы поставить к западу от Lough Swilly.

В данном случае немцы заслуживали выпавшее на их долю счастье еще меньше, чем адмирал Джеллико постигшее его несчастье, но приходилось считаться с необходимостью его скрыть. Сообщая о гибели корабля, адмирал вновь настойчиво просил не оглашать случая в печати. Общее положение в то время подтверждало такую необходимость особенно сильно. События в Бельгии достигли наивысшего напряжения. В этот день открыли Ньюпортские шлюзы, немцы делали отчаянные усилия прорваться к Кале, через 48 часов вопрос должен был решиться и, казалось, что наступило время немецкому флоту попытаться напасть на силы адмирала Худа. В Адмиралтействе полагали возможным избежать огласки несчастья в течение недели—десяти дней, не более, считаясь с тем, что на *Olympic'е* было слишком много свидетелей, подобно тому как было в русско-японскую войну с броненосцем *Яшима*. Недельный срок был достаточен, но сам факт сокрытия несчастья от населения настолько противоречил всем английским понятиям и традициям (!?.*Ред*), что Адмиралтейство не решилось этого сделать без согласия Кабинета.

В конце концов дело сводилось к вопросу не только чисто военному, но и высшей политики. Известие о блестящем успехе немцев против великобританского флота могло повлиять в нежелательном для министерства иностранных дел смысле. В Константинополе борьба между представителями союзников и представителями центральных держав к этому времени достигла своего апогея. Германия делала все возмож-

ное, дабы втянуть Турцию в войну; военная немецкая миссия с приходом *Гебена* заняла доминирующее положение у турецкого правительства и наш посол доносил, что турки верят исключительно только в успехи немцев. Всякое новое известие в пользу немцев могло легко порвать ту ниточку, на которой держался усилиями союзных представителей нейтралитет Турции. Сэр Луис Маллет—наш посол в Константинополе—писал два дня спустя в министерство иностранных дел, что решение Порты зависит от событий на театре военных действий, но что австрийское и германское влияние достигло своего максимума. Подобные обстоятельства с очевидностью показывали необходимость возможно дольше скрыть нашу потерю и 28 октября адмирал Джеллико был уведомлен, что, принимая во внимание позицию занятую Турцией и общую военную обстановку, известие о потере *Audacious*'а в настоящее время не будет опубликовано.

Таким образом, только во имя интересов государства было санкционировано отступление от освященного веками обычая, отступление, столь ненавистное общественному мнению (!?*Ред.*). Что положение дел в Турции оправдывало его, с совершенной очевидность подтвердилось через два дня.

Хотя великий визирь и большинство оттоманского правительства были до последнего момента за сохранение нейтралитета, руки их оказались связанными старинным прусским политическим ходом—фальшивой телеграммой.

Подробности постановки заграждения, от которого погиб *Audacious*, оставались в течение некоторого времени тайной. Лишь в самом начале 1915 года стало известным, что заграждение поставил вспомогательный крейсер *Берлин* (17000 рег. тонн, пароход Север.-Герм. Ллойда), в августе месяце оборудованный в качестве заградителя. Впервые *Берлин* вышел из Вильгельмсгафена в конце сентября, но, приближаясь к Naze, с далекого расстояния рассмотрел несколько английских военных судов, крейсеровавших там в ожидании возвращающихся от Скагеррака наших подводных лодок и вернулся обратно. Вторично он вышел 14 октября. На этот раз он шел, якобы, с двумя подводными лодками, но если это действительно так, то он, идя с лодками не более 9 узлов, не мог бы избежать «сетей», раставленных к тому времени адмиралом Джеллико. Ничто не может служить лучшей иллюстрацией тем трудностям, перед лицом которых был поставлен наш главнокомандующий, как то удивительное счастье, которое сопутствовало крейсеру в его рискованном предприя-

тии [1]). Наши крейсера только что закончили поиск до Доггер-банки—часть операции по прикрытию подходившего канадского конвоя. Большинство дозорных эскадр находилось в своих районах между Шотландией и Норвегией. Севернее этих эскадр дозорную службу несли эскадры старых линейных кораблей, высланных на место 10-й крейсерской эскадры, отозванной из состава Северного Патруля для обслуживания района между Peterhead и Naze; 2-я крейсерская эскадра несла дозорную службу вдоль берега Норвегии, а 1-ая легкая крейсерская эскадра на параллельной к ней линии, но к западу от нее. Далее на севере оставалась на поддержку 1-ая эскадра линейных крейсеров (*Lion*, *Queen Mary*, *New Zealand*). В день выхода *Берлина* описанное расположение было нарушено гибелью *Hawke* и передвижением остальных судов 10-й эскадры к северу, но 2-я эскадра оставалась на месте. На следующее утро (16 октября) в 5 ч. 30 м. она пошла на запад в Скапа, пересекая дорогу *Берлину*, но он успел пройти в 20 милях впереди и продолжал свой путь на север, курсом сходящимся с курсом легких крейсеров, повернувших в 6 ч. утра на север. Впереди *Берлина* находилась эскадра линейных крейсеров, державшихся под углом к его пути, в обход Шетландских островов с севера. Каким образом он с ними не столкнулся—осталось невыясненнным. В 8 ч. они должны были пройти очень близко, но все-таки друг друга не видали. С легкими крейсерами курс его сошелся бы в конце концов, но им приходило время уходить и в 1 ч. дня они повернули в Скапа, не дойдя до *Берлина* 30 миль. Пройдя первую сторожевую линию благополучно, он продолжал свой путь на встречу эскадрам второй линии. В десяти милях к северу двигалась на пересечку его курса 3-я линейная эскадра от Sogne Fjord в Скапа и если бы *Берлин* шел на узел, два скорее они неминуемо встретились бы. Этого не случилось и эскадра прошла в десяти милях впереди.

3-я крейсерская эскадра, шедшая на смену 2-й, прошла в 50 милях на юго-запад от *Берлина*. В 6 ч. вечера, находясь значительно к северу от Шетландских островов, он переменил курс на северо-запад, прямо на Исландию, не зная, что этот курс ведет в другой дозорный район (к северо-востоку от Mucle Flugga—северная оконечность Шетландских островов), в котором в это время находились 4 «Duncan'a» 3-ей линейной эскадры, а мористее их *Audacious* с остальными

[1]) Наши сведения о крейсерстве *Берлина* исходят из не вполне заслуживающего доверия источника и потому могут рассматриваться лишь как таковые.

кораблями 2-й линейной эскадры и 4 вспомогательными крейсерами, состоявшими при эскадре для осмотра встречных судов. В то время как *Берлин* изменил курс на Исландию, эскадра шла на юго-восток курсом, сходящимся с ним.

Представлялся удобный случай как нашим судам, так и неприятельским подводным лодкам, если таковые действительно были с ним, но встречи не произошло. Эскадра и крейсер разошлись очень близко около 7 час., но друг друга не видали. Пройдя 18 октября вечером маяк Ingolfshöfdi, *Берлин* утром 19-го проложил курс на банки Stanton (к югу от Гебридских островов). Снова началась игра в прятки.

Вследствие потери *Hawke* вся система дозоров переместилась к западу и район здесь охранялся также, как и другие. Курс *Берлина* проходил к северо-востоку от банки Rockall, т. е. через район 1-й линейной эскадры, а между последней и Гебридами находился л/к. *Iron Duke* с 4-й линейной эскадрой.

В то время, как *Берлин* приближался к 1-ой эскадре, она шла двумя бригадами с востока; 20 октября к 6 ч. вечера они сблизились, но с наступлением темноты эскадра повернула к северу и в течение 2 часов шла параллельным с ним курсом. За это время *Берлин* должен был встретиться с 2-ой бригадой 1-ой эскадры, шедшей почти вплотную к нему, севернее, контр-курсом, а также пройти в десяти милях от 1-ой бригады, но эскадра следуя инструкции повернула к востоку и крейсер снова чудом выскочил из западни. 21-го октября к ночи он подошел к банке Stanton, где якобы и оставил подводные лодки. Оттуда *Берлин* пошел в North Channel, где должен был поставить первое свое заграждение. Снова курс вел к опасности, но снова счастье оказалось на его стороне. 2-ая крейсерская эскадра, погрузив уголь в Lough Swilly, шла в дозор к островам Flannan и курс ее сходился с курсом *Берлина*, но ему опять удалось проскочить: в 8 ч. вечера он прошел не более как в 14-ти милях впереди эскадры. Наши радио-телеграфные переговоры дали понять, в каком «осином гнезде» он находится, и, вероятно, настолько его взволновали, что, придя на видимость Mull of Cantyre и заметив какие-то береговые огни, которые он принял за сигналы тревоги, он, не поставив ни одной мины, поспешил уйти вдоль северного берега Ирландии. Казалось вероятным, что отсюда он пойдет прямо к островам Tory опять курсом пересекающим пути *Iron Duke*'а, 1-й и 4-й линейных эскадр, приближающихся к Lough Swilly, но он или слышал их радиопереговоры или боялся проходить слишком близко от Swilly и повернул

к северу на банки Stanton. На этом пути он опять таки только чудом разошелся с нашими судами. В 6 ч. утра, пройдя не далее 8 миль от *Iron Duke*'а, он шел прямо в «объятия» крейсера *Blonde*, отделившегося от 4-й крейсерской эскадры и возвращавшегося в Lough Swilly. С заходом солнца они прошли, не видав друг друга, в расстоянии не более пяти миль. В 10 ч. утра *Берлин* подошел к банкам Stanton в то время, как л/к *Albemarle* и *Exmouth*, занимая дозор к северо-востоку и юго-западу от Гебрид, шли туда. В 11 ч. утра, не доходя 12 миль, они повернули обратно. Днем снова подошли, оставив банки к западу, но крейсера не видали. С наступлением темноты *Берлин* пошел к островам Тогу и около полуночи, никем не обеспокоенный, поставил заграждение. Пройдя затем Boylagh-Bay, он на следующее утро (23 октября), предварительно продвинувшись значительно на запад, еще раз отправился неизвестно зачем к банкам Stanton.

Отсюда в 6 ч. веч. он ушел совместно с подводными лодками в пункт к югу от островов Flannan, где должен был выгрузить для них припасы. Последнее снова ставило его в опасное положение. 2-ая крейсерская эскадра заняла дозор между Sulisker и St. Kilda и к тому времени, когда *Берлин* подошел к месту назначения, она прошла к западу от него в 16 милях. В 9 ч. 30 м. вечера дойдя до St. Kilda, эскадра повернула, а два часа спустя крейсер расстался с подводными лодками [1]) и пошел, держа курс на Исландию Этот курс сходился с эскадрой, но опять таки они не встретились. В четвертый раз счастье оказалось на стороне неприятеля. В четвертый раз он проскочил удачно, пройдя в этот раз в тридцати милях впереди эскадры. 27 октября вечером, пройдя вдоль берега Исландии, приблизительно до Western Horn, в то время, когда тонула его жертва, *Берлин* опять повернул и еще раз произвел выгрузку припасов для лодок, а затем пошел домой. Однако, опасаясь встречи с крейсерами, принужден был искать спасения в Трондгейме. Утром 16 ноября он вошел на рейд, ссылаясь на повреждение в машине, и несмотря на протест был интернирован норвежским правительством вместе с экипажем. Все подробности похода *Берлина* выяснились лишь впоследствии.

Сразу после гибели *Audacious*'а приняли меры к выяснению границ минного поля и по тралению проходов, а

---

[1]) Не считаясь с сомнительностью сведений, что с *Берлином* были подводные лодки, следует отметить, что на островах не было найдено никаких следов базы.

также по извещению мореплавателей о новой опасности. Дальнейших потерь флот не понес и его дислокации главнокомандующий не изменил. 30 октября, в день вручения правительству Порты нашего ультиматума, адмирал Джеллико был приглашен в Лондон на совещание в Адмиралтейство и 31-го выехал, покинув флот впервые с того дня как поднял свой флаг. Во временное командование вступил вице-адмирал сэр Джорж Уоррендер, получивший в момент отъезда главнокомандующего телеграмму о вступлении в войну Турции. В Лондоне адмирал Джеллико встретился с новым составом высших чинов Адмиралтейства. Под влиянием все увеличивавшейся в печати агитации против немцев и лиц немецкого происхождения, первый лорд Адмиралтейства принц Луи Баттенбергский счел нужным подать в отставку и 29 октября его место занял лорд Фишер, занимавший уже однажды эту должность четыре года тому назад.

Немедленным результатом вступления лорда Фишера явились меры против нарушения неприятелем освященных временем законов и обычаев войны на море. *Audacious* подорвался на минном поле, поставленном на океанском пути, которым пользовались мореплаватели всего мира; немцы не считались с безопасностью мирных жителей и было ясно, что обычными мерами с ними бороться нельзя.

В то время еще считали, что заграждение поставлено судном под нейтральным флагом, но даже и помимо этого факта сама по себе постановка мин на торговых путях противоречила всем общечеловеческим законам и была нетерпима.

Предложенная ранее адмиралом Джеллико мера—объявление запретной зоны—была утверждена новым составом Адмиралтейства. Границы зоны, намеченные адмиралом, были даже расширены, но принятая мера получила осуществление лишь после широкого оповещения. 2 ноября была опубликована следующая декларация:

«В течение последней недели немцы поставили мины в открытом море на торговом пути из Америки в Ливерпуль, к северу от Ирландии. Последствия таких действий уже сказались, несколько мирных коммерческих судов взорвалось. Почтово-пассажирский пароход *Olympic* избег катастрофы исключительно благодаря случайности. Только предупреждение британских крейсеров предотвратило гибель многих других судов. Мины не могли быть поставлены военным гер-

манским судном. Они поставлены торговым судном прикрывшимся нейтральным флагом.

«Идя по торговому пути, якобы для мирных целей и торговли, и полностью используя свои нейтральные права, оно на самом деле поставило в опасность жизнь всех мореплавателей безразлично друга или врага, воина или мирного гражданина. Постановка мин с судов под нейтральным флагом и рекогносцировка с госпитальных нейтральных судов и рыболовных траулеров являются обычным следствием немецкого понимания законов морской войны. При таких обстоятельствах Адмиралтейство, считаясь с интересами безопасности мирной торговли на океанских путях, вверенной охране британского флота, и принимая во внимание законы международного права и торговли между нейтральными странами, вынуждено принять исключительные мероприятия, вызванные новыми условиями, при которых протекает эта война. Адмиралтейство предупреждает, что все Северное море должно расматриваться, как район военных действий. В этом районе суда и мореплаватели всех национальностей предупреждаются об опасности, которой они подвергаются как от мин, в постановке которых может явиться потребность, так и от случайности при встрече с военными кораблями беспрерывно, днем и ночью, следящими за подозрительными судами. Коммерческие и рыболовные суда предупреждаются об опасности, их ожидающей при входе в этот район в том случае, если они не будут точно и неукоснительно придерживаться курсов, указанных Адмиралтейством. Будут приняты все меры для оповещения нейтральных стран и судов на море, но Адмиралтейство объявляет, что начиная с 5-го ноября, все суда, пересекающие линию, проходящую от северной оконечности Гебридских островов через острова Faerol до Исландии, будут делать это на свой риск и страх. Суда всех национальностей, желающие поддерживать торговлю с Норвегией, Балтикой, Данией и Голландией, приглашаются при следовании оттуда итти Английским Каналом или Дуврским проливом. Здесь они получат указания о курсах дальнейшего следования вдоль восточного берега Англии до островов Farn, где будут получать указания о дальнейших, если возможно, безопасных курсах до маяка Lindesnaes'а. От этого пункта, повернув на север или на юг, смотря по месту назначения, им надлежит держаться возможно ближе к берегу.

«Этими же правилами суда руководствуются, соответствующим образом, и при обратном следовании. Строго придерживаясь указанных курсов, мореплаватели могут быть

спокойны за безопасность своих путей, касающихся Англии, но малейшее уклонение даже в несколько миль может привести к гибельным последствиям».

Эта декларация явилась ответом на провокационные действия немцев, но едва успели ее объявить, как неприятель проявил свою разбойничью деятельность на юге.

Сведения о ней заставили адмирала Худа немедленно вернуться в Дувр, а адмирала Джеллико поспешить к флоту.

---

## ГЛАВА XVIII.

## Набег на Горлестон и окончание операции на бельгийском побережьи.

Донесения о возможности проявления немцами некоторой активности в Северном море не прекращались. Однако, они носили такой неопределенный характер, что начатое ко дню гибели *Audacious*'а адмиралом Джеллико сосредоточение флота не осуществилось.

Предусматривалась возможность столкновения на юге и 2-го ноября, когда адмирал Джеллико еще отсутствовал, последовала новая диспозиция флоту.

В полдень этого дня 3-й линейной эскадре («King Edward'ы» и «Duncan'ы») было приказано следовать на юг, в Портланд, и войти в состав эскадры адмирала Берней. По первоначальному плану назначение этой эскадры — по меньшей мере части ее — заключалось в обслуживании Канала, но из-за недостатка у Гранд-Флита крейсеров суда эскадры помогали им по охране подходов к Северному морю.

Хотя как раз в этот момент эскадра была разбросана на большом пространстве, адмирал Брадфорд (командующий 3-й лин. эскадрой) пошел на юг.

На юге коммодор Тирвит послал *Undaunted* и *Auror*'у к Broad Fourteens в качестве выдвинутого вперед заслона для флотилии, действовавшей на бельгийском побережьи. *Fearless* (первой флотилии) грузил уголь, сам же коммодор на *Arethus*'е стоял наготове в Гарвиче. К вечеру он вернул *Auror*'у [1]), так как в связи с объявленной в этот день декла-

---

[1]) *Aurora*, новый легкий крейсер, был зачислен в состав 4-ой эскадры, но еще к ней не присоединился. В сентябре он закончил, под командой кап. 1 р. Хоттама, испытания и был дан 20 октября в распоряжение Тирвита.

рацией о закрытии Северного моря предполагалось усилить линию заграждений, прикрывающую северный подход к Каналу, и *Aurora* с шестью миноносцами требовалась для прикрытия работы заградителей. Кроме этих судов в южном районе находились в Nore—*Queen*, *Majestic*, *Jupiter* и *Venerable*, только что прибывшие из Дюнкерка. В Дувре стоял на готове *Irresistible*.

Севернее в Кромарти находились линейные и легкие крейсера, собранные туда главнокомандующим.

Такова была обстановка, когда 3 ноября, вскоре после 7 ч. утра коммодор Тирвит неожиданно получил необычайное донесение, исходившее от к/л. *Halcyon* (кап. 2 р. Баллард)—тральщика из Lowestoft, работавшего близ Smith's Knoll. Тральщик сообщал, что он атакован неприятелем в подавляющих силах. Одновременно с этим у берега Ярмута начали ложиться снаряды крупного калибра. Рассмотреть что либо в тумане рассвета осеннего дня было нельзя. Согласно объявленного потом немецкого сообщения, эскадра в составе линейных крейсеров *Зейдлиц*, *Мольтке*, *Фон-дер-Тан*, брон. крейсера *Блюхер*'а и легких крейсеров *Кольберг*, *Грауденц* и *Страссбург* вышли накануне вечером из Гельголандской бухты с приказанием произвести демонстрацию у английского побережья. Пройдя с рассветом плавучий маяк Cross Sands и идя в северо-западном направлении, они в 4-х милях от маяка наткнулись на *Halcyon*'а. В 2-х милях к юго-западу от тральщика находился миноносец *Lively* (лейт. Громан), неся дозор в восточном направлении, а за его кормой, близ буя Scroby,—миноносец *Leopard* (лейт. Бутлер).

Увидя головной корабль неприятеля, вырисовывающийся в тумане, *Halcyon* повернул на него, вызывая на бой.

«Приветствуемый» 11" снарядами, он быстро повернул на юго-запад. Видя грозящую тральщику опасность, лейт. Громан, тоже при появлении неприятеля изменивший курс на него, бросился под корму тральщика, лег на параллельный неприятелю курс и, встав между ним и *Halcyon*'ом, выпустил дымовую завесу. С четверть часа наши суда находились под тяжелым обстрелом, но благодаря частым переменам курса и дымовой завесе, они не получили серьезных повреждений. В 7 ч. 40 м. неприятель, опасаясь, что дальнейшее преследование выведет его на минное поле [1]), прекратил огонь и повернул на восток.

---

1) Письмо с *Мольтке* опубликованное в газете «Basler Nachrichten» 6-го декабря 1914 года.

*Leopard*, также находившийся все время под тяжелым обстрелом, повернул с целью осмотреть пространство вдоль берега, а *Lively* продолжал держаться за неприятелем, пока не потерял его из виду в тумане.

Остальные миноносцы Ярмутского дозора, хотя и вышли в море немедленно, как только услыхали выстрелы, тем не менее, однако, не поспели придти до ухода неприятеля.

Во всяком случае *Halcyon* смог уцелеть, потеряв лишь трех человек ранеными, исключительно благодаря мужеству охранявших его дозорных судов.

В 7 ч. 45 м. *Halcyon* донес, что неприятель, силы которого все еще оставались невыясненными, пошел на юго-восток. По получении этого известия коммодор Тирвит, по первой тревоге приказавший *Auror*'е и *Undaunted*'у спешить к Smith's Knoll и сам принимавший все меры к скорейшему своему выходу в море, решил итти самым полным ходом с *Arethus*'ой и дивизионом миноносцев к Tershelling, с целью попытаться отрезать неприятелю отступление. *Auror*'е и *Undaunted*'у с их миноносцами, он приказал идти туда же.

Около 8 ч. 30 м. у. *Halcyon* пришел в Ярмут и сделал более подробное донесение. Он считал неприятельский отряд состоящим из четырех линейных кораблей дредноутского типа и четырех четырех-трубных крейсеров. Эти суда были потеряны им из виду, идущими курсом OSO, в двенадцати милях от Lowestoft'a (шир. 52°33′ и долг. 2°4′).

Из-за неизбежной задержки при передаче и расшифровке телеграммы, прошло некоторое время, пока Адмиралтейство узнало о случившемся.

В более раннем сообщении из Gorleston'a говорилось, что неприятельский отряд, держащий курс на юг, состоит из одного линейного и 3 других крейсеров.

Об этом сообщении в 9 ч. утра дали знать в Дюнкерк адмиралу Худу и адмиралу Битти в Кромарти. Одновременно с этим были высланы в море ближайший дозорный отряд обороны восточного побережья и наличные в Гарвиче подводные лодки. Также вышли в море в полной боевой готовности и Дуврские подводные лодки. Адмиралу Берней было приказано, чтобы его линейные корабли *Queen* и *Irresistible* заняли позиции удобные для поддержки дозорных отрядов.

В полдень из Ярмута донесли, что точно установлено наличие 2 линейных крейсеров и 4 легких.

Новое известие немедленно передали Тирвиту с предупреждением быть осторожным и самому не оказаться отрезанным.

Все полученные о движении неприятеля сведения указывали на какие-то намерения в южном направлении, но, чтобы быть уверенным в невозможности ему ускользнуть на обратном пути, адмиралу Битти было приказано итти полным ходом к северу от Гельголанда, где занять преграждающее неприятелю положение. У Гельголанда к нему должны были присоединиться легкие крейсера, высланные из Скапа.

Копию телеграммы адмиралу Битти передали также и на Гранд-Флит. 3-й линейной эскадре, следовавшей в Канал и находившейся в тот момент к северо-западу от Ирландии, было приказано вернуться в Скапа.

В Скапа главнокомандующий приводил в это время в исполнение намеченную им перегруппировку своих эскадр, так как совершенно непонятное и нелепое нападение неприятеля на беззащитный город рассматривалось как маневр с целью отвлечь внимание от чего то более серьезного на севере.

Линейные корабли Гранд-Флита не успели бы подойти во время, чтобы принять бой в Канале, и потому были сделаны следующие распоряжения:

Эскадре адмирала Берней следовать в Спитхед, *Venerable* с 5 подводными лодками из Nore присоединиться к *Queen* и *Irresistible* в Tongue, *Majestic*'у и *Jupiter*'у срочно готовиться итти туда же.

В Gorleston стояли три подводных лодки 8-й флотилии: *E-10* с приказаниями итти в Каттегат и *D-3* и *D-5*, готовые к выходу к Tershelling.

При первых звуках выстрелов они вышли, спеша к месту происшествия, но по несчастью *D-5* наскочила на плавучую мину и через минуту пошла ко дну, потеряв почти весь экипаж. Удалось спасти только несколько человек, поднятых двумя рыболовными траулерами, доблестно бросившимся на помощь.

На первый взгляд казалось, что целью набега являлась бомбардировка побережья, но более вероятным было предположение, что цель противника состоит в постановке минного заграждения, но не там, где взорвалась *D-5*.

Думалось, что, отходя от Gorleston, неприятель поставил минное заграждение в проходе Smith's Knoll. Последнее предположение подтвердилось уже в 11 ч. утра показанием рыбака, пришедшего в Lowestoft, видевшего как неприятель ставил мины.

До полдня Адмиралтейство успело широко оповестить об опасности. За это время коммодор Тирвит, считая обеспе-

ченным пункт у Tershelling, решил к Smith's Knoll итти самому с *Arethus*'ой и 6 миноносцами. До *Auror*'ы, однако, вторичное приказание не дошло и она продолжала держаться у Knoll, ожидая дальнейших распоряжений. *Undaunted* же со своими миноносцами шел к Tershelling и в долготе 53° усмотрел в южном направлении четыре крейсера, из них два типа *Роон*. Крейсера немедленно начали погоню, а *Undaunted* стал уходить на север. Не довольствуясь такой своей ролью, он вскоре начал склоняться к западу, желая заманить неприятеля на юг. Неприятель очень быстро понял ловушку — прекратил погоню и повернул на ONO на маяк Tershelling; *Undaunted*, верный своему имени, изменил курс и пошел за неприятелем, стараясь не выйти из соприкосновения с ним. Коммодор Тирвит к 11 ч. 30 м., подошедший на пути к Smiths Knoll к плавучему маяку Corton у Lowestoft, пошел к *Undaunted*'у на поддержку.

Адмиралтейство, узнав к этому моменту вполне точно, что дело идет о неприятеле, имеющем превосходство над наличными силами Тирвита, рекомендовало последнему стянуть свои силы.

К 3 ч. дня три его легких крейсера и 13 миноносцев собрались вместе. Пройдя Tershelling, коммодор произвел поиск до Гельголандской бухты, но неприятеля не обнаружил. Адмирал Битти и легкие крейсера из Скапа были отозваны.

Отряд Тирвита к полночи повернул обратно, дойдя к полдню 4-го ноября до плавучего маяка Maas, прошел до Broad Forteens, но опять никаких следов немцев не обнаружил.

Становилось очевидным, что неприятельский набег есть именно только набег, не более того.

Нашим судам было приказано разойтись по их обычным местам стоянки, а 3-ей линейной эскадре следовать в Портланд для присоединения к эскадре Канала.

Имел ли неприятельский отряд какие либо другие, кроме бомбардировки побережья, намерения или нет, все равно, он был в таких значительных силах, что сделанные Адмиралтейством предупредительные распоряжения были вполне естественны.

По немецким сообщениям, все суда вернулись благополучно, но на следующее после набега утро (4 ноября) броненосный крейсер *Иорк* взорвался на минном заграждении в бухте Яде и погиб с половиной экипажа. Из сообщения выходило, что *Иорк* не участвовал в набеге, но по нашим сведениям это не верно: *Иорк* и *Роон* составляли отдельный тип судов и

с наших судов ясно видели, что в числе 4 легких крейсеров, сопровождавших линейные крейсера были два типа *Роон*.

Имея прекрасный случай помешать операции на бельгийском побережьи, немцы этого не сделали и на наш взгляд все их предприятие, являясь совершенно безцельным, не помешало прекрасному положению дел на Изере. Бельгийская главная квартира решила продвинуться и овладеть первоначальной линией обороны. В ту же ночь, когда это стало известным, адмирал Худ поднял флаг на к/л. *Crusader* и с тремя миноносцами пошел на поддержку. Наступление было успешным—бельгийцы достигли линии Изера и заняли Lombartzyde.

Силы адм. Худа были подкреплены присылкой *Excellent*'а; *Revenge* стоял на готове в его распоряжении в Дувре. Но до начала его действий, ночной контр-атакой немцы выбили бельгийцев из Lombartzyde и они снова отступили к Ньюпортскому предмостному укреплению.

Решив удовольствоваться достигнутым выигрышем и чувствуя себя здесь достаточно прочно, они наступления не возобновляли.

В виду этого, 7 ноября, адмирал Худ был отозван. Заместителем его остался командир *Vestal*'а с *Humber*'ом-*Rinaldo*, *Bustard* и *Excellent* с предписанием действовать в соответствии с требованиями сухопутной обстановки.

В последний день пребывания адмирала на побережьи действия флотилии сосредоточились против неприятеля, накоплявшегося между Westende и Lombartzyde.

Результат оказался весьма успешным, но на следующий день, в отсутствии Худа, при повторении операции, суда были встречены столь тяжелым огнем, что принуждены были выйти из сферы огня. Кроме того в этот день флотилию дважды атаковали лодки, но оба раза безуспешно. На последней операции деятельность флотилии закончилась.

Береговой фланг настолько укрепился, что дальнейшей помощи с моря не требовалось, и 9 ноября все суда были отозваны в Ширнесс. Пополнив все запасы, суда должны были стоять наготове в ожидании дальнейших распоряжений.

Так закончилась трехнедельная прибрежная операция, вполне оправдавшая главную свою цель.

Хотя не сбылись надежды на быстрое возвращение бельгийцами утерянной территории, но зато была уверенность, что неприятель не прорвется через Ньюпорт и Дюнкерк к Кале.

Операция производилась при крайне трудных обстоятельствах: маневрирование судов под постоянной угрозой напа-

дения подводных лодок сильно стеснялось прибрежными отмелями и банками, а дюны, местами в 50 фут высотою, закрывали неприятельское расположение.

«Единственный способ нащупать неприятеля», доносил адмирал Худ, «заключался в том, чтобы, избрав за постоянную точку прицеливания какой-нибудь высокий предмет в виде башни или дерева, у которого по полученным нами сообщениям из сухопутного штаба сосредоточивались войска или орудия, засыпать местность вокруг этого предмета снарядами». Затруднения усиливались дурной погодой, препятствовавшей воздушной разведке и наблюдениям. Корректировка стрельбы усложнялась медленностью донесений с берега. Но несмотря на все это неприятель понес тяжелый урон, как в людях, так и материальный.

Наши потери были ничтожны—2 офицера и 10 матросов убиты, 3 офицера и 46 матросов ранено. Из общего числа пострадавших $^{2}/_{5}$ приходилось на долю эскадренного миноносца *Falcon*, тяжелые потери на котором произошли от одного удачного попадания.

Исключая несчастный случай с *Hermes*'ом, ни одно судно не вышло из строя. На нескольких пришлось только переменить орудия. *Amazon* исправил повреждения почти тотчас же.

Заслуживает в данном случае внимания разница в действиях германских армии и флота.

Несмотря на всю трудность задачи, поставленной германским командованием своей армии, —задачи, которая преследовала, по существу, чисто морскую цель, — германский флот не сделал ни одной серьезной попытки прийти на помощь своей армии.

Возможно, что, получив очень рано сведения о поручении, данном адмиралу Худу, немцы предприняли разведку миноносцами, собираясь впоследствии сделать большее.

Возможно, что печальный конец этой разведки 17 октября их обескуражил, но не подлежит сомнению, что кроме вялых подводных атак немецкий флот ничего не сделал, спокойно наблюдая, как армия разрывалась на части. Руки помощи флот ей не протянул.

Активность флота, проявившая себя набегом на Gorleston, никакого военного значения не имела.

---

## ГЛАВА XIX.

# Влияние марш - маневра адмирала Шпее на крейсерскую организацию в Атлантическом океане.

Карта 12.

С окончанием операций на бельгийском побережьи укрепилась уверенность за приморский фланг союзников и безопасность Кале. С этого момента интересы морской войны переносятся на океаны, где все более и более сказывались действия эскадры Шпее.

В прежних морских войнах с Францией наш флот постоянно имел дело с летучими эскадрами противника в Атлантике и Индийском океане, но никогда не был в столь трудном положении, как в данном случае, когда немецкие суда бороздили всю необъятную ширь Тихого океана, угрожая отдаленнейшим нашим владениям на трех континентах и оперируя на крайних границах наших торговых путей.

Невозможно было за тысячи миль предугадать, куда может обрушится удар неприятеля, для отражения которого надо было поспеть сосредоточить не малые силы.

Адмиралтейству предстояло решить трудную проблему, еще усложнявшуюся двумя обстоятельствами:

Первым было—беспрерывное требование судов для конвоя транспортов по всему свету, вторым — счастливая мысль немцев не собирать все свои крейсерские суда под флагом Шпее, а отправить часть крейсеров отдельно для операций против нашей торговли. Поставив себе целью возможно больше внести путаницы в наши расчеты, немцы очень удачно выбрали районы операций.

Главнейшими из отделившихся крейсеров были *Эмден* и *Карлсруэ*, район действия первого — Индийский океан, второго—северо-восточная часть района Пернамбуко.

Помимо того, что в избранных ими водах проходили два важных мировых торговых пути, районы эти были наиболее отдаленными, почему крейсера имели больше шансов не скоро быть пойманными. Было ли последнее решение немцев случайным или явилось плодом тщательно продуманного плана, что более чем сомнительно, во всяком случае никакое другое решение, за исключением разве посылки в Константинополь *Гебена* и *Бреслау*, не причинило нам столько беспокойства и затруднений.

На всех эскадрах и отрядах нашего флота, начиная с Гранд Флита, так или иначе, но отразилась деятельность крейсеров адмирала Шпее.

Разбирая этот вопрос надлежит прежде всего начать с нашей северо-западной станции, как с наиболее отдаленной от германской тихоокеанской базы. Ее начальнику — адмиралу Краддоку—волею печальной судьбы пришлось стать центральной фигурой драмы, разыгравшейся в момент наивысшего напряжения всего положения дел.

12 августа адмиралу стало известным, что *Дрезден*, считавшийся по сведениям того времени действующим независимо от своего адмирала, оперирует против нашей торговли в устьи Амазонки и что *Карлсруэ* появился в Curaçao. По получении этих известий Краддок по собственному решению, одобренному высшим начальством, имея флаг на прибывшем к нему кр. *Good Hope*, перешел в южную часть своей станции, в Вест-Индию, оставив на севере отряд в составе *Suffolk*'а, *Essex*'а и *Lancaster*'а под начальством кап. 1 р. Вельвертона. К этому отряду в скором времени присоединился канадский крейсер *Niobe*. В Галифаксе стоял наш большой почтово-пассажирский пароход *Mauretania* в ожидании оборудования под вспомогательный крейсер. 16-го октября решение воспользоваться этим пароходом было отменено, вследствие его неэкономичности, а на следующий день, для подкрепления крейсерских районов линейными кораблями в Галифакс прибыл *Glory*.

В Вест-Индии находились *Berwick*, *Bristol*, и два французских крейсера *Condé* и *Descartes*, все занятые местной дозорной или конвойной службой. Главное их внимание сосредоточивалось на *Дрездене* и *Карлсруэ*, повидимому, все еще действовавших на южной границе станции. Ожидалось, что они во всякое время могут пойти обратно.

Такое предположение было вполне вероятным, так как эта часть станции только что приобрела новое важное значение, потому что 16 августа, в тот самый день, когда Краддок пошел на юг, последовало формальное открытие Панамского канала.

О дальнейших захватах *Дрезденом* наших пароходов сведений не поступало и последнее сообщение о *Карлсруэ* указывало, что 13 августа его видели у La Guara в Венецуеле, идущим в восточном направлении; поэтому адмирал с пути приказал *Berwick*'у и *Bristol*'ю присоединиться к нему на St. Lucia. Он намеревался искать немецкие крейсера на юге своей станции и просил выслать уголь на Тринидат.

Вечером 20 августа Адмиралтейство получило известия, нарушившие этот план. Наш посланник в Рио-де-Жанейро телеграфировал, что туда доставлен экипаж парохода *Hyades* (пароход шел из Розарио в Роттердам), утопленного 16 августа *Дрезденом* в 180 милях к востоку от Пернамбуко. О *Карлсруэ* сведений еще не имелось, но по всему чувствовалось, что на район Пернамбуко надлежит обратить внимание. Фактически Пернамбуко находился в районе станции ад. Стоддарта (Канадские острова — острова Зеленого мыса), но он в этот период не имел соответствующих средств для его обслуживания.

По первоначальному общему плану охраны торговых путей, район Пернамбуко поручался судам северо-американской и вест-индской станций, но наличие в портах Соединенных Штатов большого количества германских пароходов и необходимость тщательной охраны путей на севере Атлантического океана нарушили намеченный план и заставили передать район Пернамбуко адмиралу Стоддарду. Получив приказание отправить туда самый быстроходный из своих крейсеров, он смог это исполнить 13 августа, как только к нему в Лас-Пальмас прибыл из Англии крейсер *Monmouth*.

Сосредоточить все свое внимание на районе Пернамбуко *Monmouth* не мог, так как поступил в распоряжение кап. 1 р. Люс, командира *Glasgow*, которому приходилось единолично стеречь все юго-восточное побережье Америки. Граница его станции кончалась, не доходя до Пернамбуко. Правда, имелись инструкции крейсерам, выпущенные в июле 1914 года, предусматривающие необходимость не придерживаться чересчур точно границ своей станции, но этих инструкций кап. Люс еще не получал.

Выполнить всю возложенную на него задачу полностью командир *Glasgow* не мог; много пунктов, конечно, оставались вне наблюдения.

Считая наиболее важной северную часть своей станции, где в бразильских портах укрылось большое количество немецких судов, он решил оставить устье р. Ла-Платы и оперировать из секретной угольной базы в Abrolhos Rocks на бразильском берегу. Здесь к нему и присоединился *Monmouth*. Из Ла-Платы немецкие пароходы могли свободно выходить, но в бразильских портах они оказались запертыми.

Присутствие *Glasgow* настолько приковало их к месту, что в море им был застигнут всего лишь один почтово-

пассажирский пароход *Санта Катарина*, вышедший из Нью-Иорка до объявления войны и не имевший радио-телеграфа.

Казалось, что *Дрезден* оперирует в районе Пернамбуко, опираясь на какую-либо секретную базу, почему было вполне естественно предполагать, что он находится там на основании соответствующих распоряжений. Было известно, что перед самым моментом объявления войны он имел приказание возвращаться в Германию, будучи смененным *Карлсруэ*; поэтому предполагалось, что как только Северное море окажется закрытым нашим флотом, ему будет приказано присоединиться к эскадре Шпее. На самом деле было иначе. Из германских источников мы теперь знаем, что уже 1 августа *Дрездену* было сообщено о начале военных действий с приказанием начать крейсерские операции против России и Франции. По получении этого известия он пошел на юг, задержавшись на некоторое время в районе Пернамбуко. 9-го и 10-го он грузил уголь в пустынном месте Jericoacoara ($\varphi = 2°50'$ и $l = 40°35'$) между Пара и Пернамбуко. Отсюда он пересек торговый путь по направлению Fernando Noronha, а затем пошел обратно в Rocaes Reef, где снова грузился углем 13 августа с парохода *Баден*. Здесь он, повидимому, получил приказания, следствием которых и явилось потопление парохода *Hyades*.

Вероятно также и то, что здесь же пришло приказание следовать в Тихий океан, избегая обычного пути торговых судов (*Hyades* шел в стороне от этого пути). Закончив погрузку, *Дрезден* направился с *Баденом* дальше на юг, значительно уклонившись от «большой дороги».

Все это стало известным много времени спустя; в то же время Адмиралтейство действовало под впечатлением, что роль *Дрездена* сводится только к операциям против торговли. Впечатление это усилилось под влиянием известий от нашего консула из Пернамбуко, доносившего 21 августа, что *Дрезден* в качестве базы пользуется Rocaes Reef.

Таким образом, уже первые дни войны показали все значение района Пернамбуко и адмиралу Краддоку было приказано итти туда, а 4 сентября командующий II-й крейсерской эскадрой адм. Хорнби (Ирландская станция) получил приказание заменить Краддока в его первоначальном районе. Адмирал Хорнби пошел на всп. кр. *Caronia*. Краддоку послали на подкрепление всп. кр. *Macedonia*. Еще раньше ушел на присоединение к *Glasgow* и *Monmouth*'у всп. кр. *Otranto*; 22-го августа, в день отправления Краддоку новых инструкций, *Otranto* прибыл по назначению. Кап. 1 р. Люс

(командир *Glasgow*) запросил—следует ли ему строго придерживаться границ своей станции. Получив разъяснение, что границы станции не должны служить препятствием к поискам *Дрездена*, и узнав о случае с пароходом *Hyades*, кап. 1 р. Люс с *Glasgow* и *Monmouth* немедленно пошел в воды, где по последним сведениям оперировал неприятель.

К сожалению, сведения эти командир *Glasgow* получил неделю спустя после потопления *Hyades*'а; других более точных проливающих свет на настоящее назначение *Дрездена* не было и поход кап. Люса привел лишь к тому, что *Дрезден* смог спокойно продолжать свое движение на юг.

20-го августа *Дрезден* совместно с пароходом *Баден* пришел на остров Тринидат, где оказалась к/л *Эбер*, прибывшая из германских африканских владений. Командир *Эбера* должен был вооружить ожидавшийся туда почтово-пассажирский пароход *Кап Трафальгар* и вступить в его командование. Кроме того на Тринидате стоял угольщик для *Дрездена*—пароход *Санта-Изабелла*. Пополнив запасы угля и продовольствия, командир *Дрездена* 21-го августа снялся с якоря и пошел к устью реки Ла-Платы с целью захвата британских пароходов. Последнее указание представляется, однако, сомнительным, так как хотя курс действительно и был проложен на Ла-Плату, но, дойдя до высоты южных провинций Бразилии, густо населенных немцами, он изменил курс к берегу, повидимому, для того, чтобы войти в связь и получить какие-нибудь свежие новости. Изменение курса впервые привело его на обычный торговый путь и 26 августа, на траверзе Рио-Гранде, он захватил британский пароход *Holwood*, шедший с углем в Бахию, а затем пароход *Katherine Park* из Буенос-Айреса. Первый пароход он утопил, а второй, груз которого принадлежал американской фирме, он отпустил, пересадив на него экипаж *Holwood*'а. Пересадка экипажа достаточно ясно указывала, что он не собирался оставаться в этих водах. Однако, он пробыл здесь еще некоторое время, крейсеруя вдоль побережья вне пути торговых судов, пока не прибыл в бухту Gill в заливе St. George, не доходя 500 миль до Магелланова пролива.

Все это время кап. 1 р. Люс тщетно искал *Дрездена*, доходя до высоты мыса San Roque. 28-го августа он зашел в предполагаемую базу немцев Rocaes Reef, но не нашел там ничего, даже ни одного угольщика. В Rocaes Reef к нему присоединился *Otranto* и все три крейсера пошли в свою секретную базу в Abrolhos Rocks грузиться углем. Не обнаружив ничего на севере, кап. 1 р. Люс не сомневался, чем

занят *Дрезден*, и торопился скорее отправиться к устью Ла-Платы.

Однако, соображения его в данном случае оказались совершенно ошибочными, хотя он имел все основания считать их правильными. Пропустив *Дрездена*, он был очень близок к захвату *Карлсруэ*, который 1 сентября, то-есть через три дня после ухода наших судов, появился в Rocas Reef.

Этот именно крейсер, а не *Дрезден*, и получил приказание оперировать в районе Пернамбуко.

В этот период адмирал Краддок 27 августа начал поиск вдоль северного берега Бразилии с *Good Hope*, *Berwick*'ом и *Bristol*'ем поручив охрану Вест-Индских вод двум французским крейсерам. Два дня спустя до него дошли сведения, что пароход *Кап Трафальгар*, которому удалось выйти из Ла-Платы 22-го августа, пока *Glasgow* был на севере, идет в St. Paul Rocks—пункт, лежащий на полпути между африканским берегом и Бразилией. *Кап Трафальгар* получил вооружение только 1-го сентября, как уже сказано с к/л. *Эбер*, пришедшей с Тринидада, в каком-то пункте Бахии. С этой лодки на него было поставлено два орудия, переданы все офицеры и большая часть команды. Таким образом, когда до Краддока дошло известие о *Кап Трафальгаре*, последний еще не начал своей роли крейсера и находился на юге.

Полученное сообщение указывало на возможность присутствия в St. Paul Rocks и *Дрездена*, а потому адмирал, оставив для осмотра берегов Бразилии *Berwick*'а и *Bristol*'я, пошел на *Good Hope* в St. Paul, хотя это и составляло крюк в 1500 миль. Одинаковое с Краддоком сообщение получил на Канарских островах и адм. Стоддарт. St. Paul Rocks входил в район его станции и он также решил попытать счастье. По прибытии к нему вспомогательных крейсеров, высланных после набега *Кайзер Вильгельма*, он считал себя в силах сделать кое-что для юго-западной части своей станции и 1-го сентября отправил туда крейсер *Cornwall*, не зная о действиях адмирала Краддока.

Последний 2-го сентября пришел в St. Paul и, не обнаружив ничего, немедленно повернул обратно в Fernando Noronha. В этой бухте, принадлежащей Бразилии, имелась телеграфная станция французской компании, соединенная кабелем с Брестом и Дакаром (Сенегал). Директор компании, англичанин, оставшийся в должности еще с того времени, когда компания была английской, охотно согласился принять шифрованные телеграммы, что дало Краддоку возможность войти в связь с Адмиралтейством и *Glasgow*. Здес адмиралу

пришлось с очевидностью убедиться, какое трудное и запутанное положение удалось создать немцам. От командира *Glasgow* он получил сообщение, что по некоторым данным значительное количество немецких пароходов собирается в Магеллановом проливе и что он со своими крейсерами намеревается итти туда. Донося об этом Адмиралтейству, адмирал высказал предположение о вероятности сосредоточения в проливе всех неприятельских крейсеров Тихого и Атлантического океанов.

Он чувствовал, что при данной обстановке ему не следует возвращаться в Вест-Индию и чувство его вполне совпадало с решениями, к которым пришло Адмиралтейство. Последние сведения из Китая и Австралии давали серьезные данные думать, что Шпее идет в южно-американские воды, и Адмиралтейство уже раньше послало Краддоку, через Пернамбуко, телеграмму, чтобы он занял южно-американскую станцию, постоянно оставаясь в ее районе. Также, как и в другие станции, ему посылался линейный корабль для обороны базы. Для этой цели адмиралу Стоддарту предписывалось выслать из St. Vincent'а линейный корабль *Canopus*, заменить которого должен был *Albion* из эскадры адмирала Де-Робека. Адмиралу Тотенхаму предписывалось спустить флаг на *Albion*'е и вступить в должность начальника ирландской станции вместо адмирала Хорнби.

Вест-Индия тем не менее вызывала не малое беспокойство. Выяснялось, что по меньшей мере один неприятельский крейсер оставлен там для самостоятельных операций.

Экипаж парохода *Bowes Castle*, доставленный в Maranham на северном побережьи Бразилии, сообщил новости и о *Карлсруэ.* 18 августа в 200 милях от Барбадоса он утопил этот пароход. Одновременно с этим наша разведка указывала, что на о. Фомы немцами посылаются угольщики и пароходы с продовольствием для *Карлсруэ*, а возможно, и для *Дрездена.*

Имея такие сведения, нельзя было оставлять Вест-Индию без всякой защиты. С северо-американской станции был отозван ближайший крейсер *Essex* с приказанием зайти на о. Фомы. *Berwick*'а послали туда же, а взамен его адм. Краддоку отдавался *Cornwall*, получивший по осмотре St. Paul Rocks приказание повернуть на Пернамбуко.

Новая дислокация крейсеров вполне соответствовала той обстановке, которая, по мнению Краддока, должна была сложиться.

Известие о сосредоточении в районе Магелланова пролива немецких пароходов не оставляло сомнения в том, что они

угольщики, и только подтверждало предположение, что ему придется иметь дело с германской Тихоокеанской эскадрой. С получением последних инструкций адмирал Крэддок вышел в Пернамбуко для сосредоточения там всей своей эскадры.

Здесь ему представился случай получить некоторое удовлетворение за неудачный поход в St. Paul Rocks и убедиться, что неприятельская торговля находится в состоянии полнейшего паралича. В гавани стояло не менее пятнадцати крупных германских пароходов Северо-Германского Лоойда, большинство которых укрылось здесь с первых дней войны, не решаясь выйти в море.

С другой стороны и наша торговля пострадала не мало— подвиги *Дрездена* напугали арматоров по всему побережью и консулы взывали об усилении охраны. Прежде чем итти по новому назначению, адмирал Краддок запросил Адмиралтейство, какие имеются последние сведения о движении Шпее. Получив в ответ, что уже почти месяц никаких определенных сведений нет и что не исключается возможность появления Шпее по близости Магелланова пролива или на Фалкландских островах, адмирал решил итти в устье Ла-Платы, где тревога среди судовладельцев сказывалась особенно сильно и откуда громче всего раздавались просьбы об охране торговли. На пути он предполагал судами эскадры осмотреть все подозрительные места. Одновременно им было приказано кап. 1 р. Люсу итти с его отрядом на юг, осматривая по пути все якорные стоянки к югу от Ла-Платы вплоть до Магелланова пролива, а затем стараться занять такое положение, чтобы воспрепятствовать *Дрездену* выйти в Тихий океан. Что последний был на юге — указывал недавний захват им парохода. Этот план Краддока, приведенный в исполнение, просуществовал лишь до половины месяца, так как был нарушен новыми распоряжениями Адмиралтейства, снова изменившего район действий адмирала.

Причины, заставившие отправить Краддока на юг, имели свое влияние и по другую сторону Тихого океана, где обстановка чрезвычайно усложнилась требованиями армии.

Влияние это прежде всего сказалось в том, что адмиралу Стоддарту пришлось лишиться *Canopus*'а и *Cornwall*'я, отправленных на подкрепление Краддоку, и лишиться в очень трудный момент, когда для выполнения возложенной на него задачи ему было необходимо каждое судно. Эскадру его составляли *Carnarvon* (флаг), *Albion* (в пути на замену *Canopus*'а), *Highflyer*, ремонтировавшийся в Гибралтаре после боя с *Кайзер Вильгельмом*, и три вспомогательных крейсера

*Empress of Britain*, *Victorian* и *Marmora*. *Cumberland* был отвлечен Камерунской операцией, с ним же находились *Challenger* и фр. кр. *Bruix*, конвоировавшие войска из Сенегала.

К району Стоддарта подходили транспорты с гарнизонами мыса Доброй Надежды, следовавшие в Англию под конвоем *Hyacinth*'а с Капской станции и *Leviathan*'а, выделенного для этой цели из состава 6-ой крейсерской эскадры, от коих ему надлежало принять конвой.

По близости находился неприятельский вспомогательный крейсер *Кронпринц Вильгельм*, последние сведения о котором указывали, что он 27-го августа остановил для осмотра русское судно в 500 милях к северу от островов Зеленого Мыса. Положение для Стоддарта создавалось почти безвыходное, но на счастье подошел кр. *Europa*, конвоировавший транспорт с генералом Доббель и штабом Камерунской экспедиции, и адмирал смог сменить им *Hyachinth*'а. Вопрос уладился, но не надолго. У *Hyachinth*'а произошла поломка в машине и дальше следовать он не мог, почему Стоддарту пришлось итти самому на флагманском корабле.

Приказание адмиралу Де-Робеку принять конвой от Стоддарта запоздало и последний дошел до Лиссабона, откуда транспорты пошли с одним *Europa*, так как дальнейший путь охранялся французами. Одновременно с войсками Мыса Доброй Надежды шли из Англии транспорты с Ланкастерской территориальной дивизией для Египта и двумя батальонами для Мальты и Гибралтара под конвоем *Minerva* и *Ocean*'а. *Ocean* шел на замену на мысе St. Vincent *Albion*'а, но к этому времени многие из старых крейсеров эскадры Де-Робека вышли из строя и ему пришлось послать *Ocean* сначала на Мадеру, а затем на Азорские острова, оставив район St. Vincent'а на попечении французского марокского отряда [1]).

Это распоряжение было, однако, Адмиралтейством приостановлено и как *Ocean*, так и *Minerva*, оба были отправлены в Ост-Индию, где германская Тихоокеанская эскадра создала серьезную угрозу передвижению транспортов с индийскими войсками. Затруднения подобного рода не оставляли адмирала Де-Робека вплоть до того момента, когда после гибели 3-х «Cressy» остатки 7-й крейсерской эскадры пришли на постоянную охрану пути между Англией и Гибралтаром.

Пока адм. Де-Робек получал приказания относительно *Minerv*'ы и *Ocean*'а, адм. Стоддарт, получив сведения о появле-

---

[1]) Марокский отряд: крейсер *Bruix* находился в это время в Duala, крейсера *Friant*, *Amiral Charner*, легкие крейсера *Cassard* и *Cosmao*.

нии *Кронпринц Вильгельма* в водах своей станции, пошел обратно на Мадеру, откуда с возвратившимся из ремонта в Гибралтаре *Highflyer*'ом он отправился в поиск на побережье Марокко в Rio-de-Oro, где по слухам находился *Кронпринц Вильгельм.* К сожалению, благодаря его быстрому уходу до него не поспела дойти весьма важная просьба французов, которую он мог бы легко выполнить по пути и выполнение которой из за этого задержалось на неделю.

Дело заключалось в том, что генерал Лиоте—губернатор Марокко, проявивший столько энергии и с такой доблестью державшийся со своими слабыми силами, до сих пор не обращавшийся на родину ни с какими просьбами о подкреплениях, просил о совместной демонстрации англо-французских морских сил на побережьи. Немцы, верные своей обычной тактике, вели сильнейшую агитацию среди туземного населения, распуская слухи, что Великобритания объявила войну Франции. Надо было повлиять решительным образом на туземцев.

Как только Стоддарт получил просьбу генерала Лиоте, он немедленно отправил вспомогательный крейсер *Victorian*, который 26 сентября совместно с *Cassard*'ом производили бомбардировку непокорных деревень на побережьи от мыса Juby до Agadir'а и этим положили конец неприятельским проискам.

Казалось, что лучше было бы послать не вспомогательный, а регулярный крейсер в ответ на просьбу французов, но то, что было сделано, соответствовало новым инструкциям Адмиралтейства относительно крейсерской службы вообще. Та истина, что превыше всего владение морем, все более и более давала себя знать. Выяснилось также, что опасность от неприятельских вспомогательных крейсеров не столь велика, как ее считали; поэтому Адмиралтейство издало приказ, разъясняющий, что главная задача наших коммерческих пароходов, переделанных в вспомогательные крейсера, заключается в помощи регулярным крейсерам в их наиглавнейшей обязанности отыскать крейсера неприятеля. Вспомогательным крейсерам вменялось в обязанность вступать в бой лишь в том случае, если они убеждены, что неприятель слабее их.

Приказ до известной степени облегчал дело отыскания неуловимых германских крейсеров, но все же адмиралу Стоддарту не легко было нести охрану торговли, имея в то же время заботу по конвоированию Камерунской экспедиции.

Посланные крейсера оказались на значительный промежуток времени прикованными к экспедиции.

---

# ГЛАВА XX.

## Начало Камерунской экспедиции—с 15 августа по 15 октября.

С самого начала Камерунской экспедиции стало очевидным, что эта операция, предпринятая из Тоголанда, представит собой задачу не из легких.

Со времени франко-британского соглашения 1912 г. площадь колонии достигла почти 300000 кв. миль, ее приморский фронт от границ Нигерии до границ Габуна тянулся на 200 миль. По последним сведениям немцы имели здесь 170 чел. белых войск и 2000 ч. туземных, включая и полицию.

Против этих сил нам предстояло организовать экспедиции из состава пограничных западно-африканских войск, находившихся под командовантем ген. Доббеля.

Вопрос о том, смогут ли принять участие в экспедици французы, находился под большим сомнением. Недавняя вынужденная уступка территории Германии поставила их в очень невыгодное положение в Конго. Немецкая граница проходила столь близко к главному пути сообщения французов с областью озера Чад, что эго представляло серьезную угрозу; кроме того немцы получили очень удобную внутреннюю позицию.

Французы склонялись к мнению о необходимости ограничиться обороной, захватив несколько стратегически важных пунктов и оттянув немцев в такие районы, где они могли бы нанести наименьший вред. Подобный план французов до известной степени облегчал задачу тем более, что они не отказывались от совместных морских действий на побережьи.

Мы же, в соответствии с планом, разработанным еще несколько лет до войны, мобилизовали три колонны из состава Нигерийских сил: одна базировалась на Maifoni на реке Maidygari близ озера Чад, другая к западу на Nafada и третья, самая сильная, на Jola на полпути к границе. В прибрежном районе находились две другие—колонна реки Coss или Ikom'ская и Calabar'ская колонна. Всем этим колоннам предписывалось ограничиться наблюдательной деятельностью и разведкой и начальникам их были запрещены наступательные операции, о которых они просили. Только Jol'ской колонне было приказано завладеть германской пограничной станцией Garua.

По началу предполагались лишь действия более или менее сходные с французскими, преследующие цель оттеснить

неприятеля от берега и подготовить обстановку для наступления по прибытии главных сил экспедиции.

В скором времени, однако, французы изменили свои намерения. В Дакаре у них имелось 2000 сенегальцев при 6 орудиях, готовых к отправке в Марокко, на подкрепление генерала Лиоте, коими они и решили воспользоваться для операции в Dual'е. На соединенном совещании в Адмиралтействе 15 августа, был выработан следующий план кампании.

Нигерия давала 1700 человек, Сиерра - Леоне 600 человек, в Нигерии кроме того сформировывалась речная флотилия.

До начала операции надлежало выяснить соответствуют ли действительности сведения о том, что неприятельский крейсер базируется на Dual'у и что немцы оккупировали принадлежавший Испании остров Fernando Po. Выяснить это было поручено адмиралу Стоддарту, который отправил для этого крейсер *Cumberland* (кап. I. р. Фуллер).

23 августа *Cumberland* вышел из Сиерра - Леоне совместно с транспортом с подкреплениями в Тоголанд, имея на буксире канлодку *Dwarf*. В Lome он пришел спустя два дня по капитуляции колонии и здесь принял пассажирский пароход немецкой компании Воерман, на котором взбунтовавшаяся туземная команда принудила офицеров вести пароход в английский порт. Зайдя в Lagos для организации речной флотилии, *Cumberland* уже один отправился для осмотра Fernando Po, куда и прибыл 31 августа. Не найдя никаких следов германской оккупации, кап. I р. Фуллер немедленно пошел в Dual'у. В Dual'е он усмотрел лишь один, повидимому, вооруженный пароход, охранявший вход.

Необходимость поставить в известность Нигерию о положении дел заставила его до установления блокады зайти в Calabar. Здесь, 1 сентября, он узнал о состоявшемся решении вручить командование операцией как на берегу, так и на море, английским офицерам.

Первоначально французы желали сухопутное командование сохранить за собой, предоставив нам лишь командование на море, но затем согласились, что будет полезнее возложить сухопутное командование на генерала Доббеля, хорошо знающего местные условия и обстановку. Свой бр. кр. *Bruix* французы отдавали для совместных действий с *Cumberland*'ом взамен потерпевшей аварию канлодки *Surprise*.

По разработанному плану предполагалось организовать базу в бухте Ambas в двадцати пяти милях на запад от реки Камерун.

В бухте находился порт Victoria, соединенный узкоколейной железной дорогой с Buea, прежней столицей колонии, расположенной на 10 миль к северу у подножия Камерунских гор. В первую фазу операции входили захват Victoria, Buea и Dual'ы, а, главное, захват радио-станции.

Наступал двух-месячный сезон дождей, во время которого дорога между Victoria и Buea делалась непроходимой, почему надо было, не теряя времени, занимать Dual'у. Для этой цели было желательно придать к экспедиции легкий крейсер, осадка которого позволила бы ему войти в реку. Для этого был назначен крейсер *Challenger*, получивший приказание итти в Сиерра-Леоне, где к 10-му сентября сосредоточивались союзные части.

*Cumberland* 3 сентября вернулся в Fernando Po с инструкциями собрать все возможные сведения и еще раз до отправления экспедиции произвести тщательную разведку. Кап. 1 р. Фуллер считал необходимым торопиться с занятием порта Victoria до начала штормовых погод, так как порт этот, помимо его значения, как базы для сухопутных частей, был крайне необходим как убежище для флотилии.

На следующий день по присоединении к нему к/л. *Dwarf* он пошел туда. Сведения, полученные от дружественных туземцев, привели его к заключению о непригодности Victoria для сухопутной базы, но так как эти же сведения указывали о значительных запасах продовольствия, в которых крайне нуждалась колония, то было желательно их захватить.

Кап. Фуллер отправил на берег парламентеров с сообщением, что он намерен произвести высадку, и с предупреждением, что при малейшем сопротивлении начнется бомбардировка города.

Местные власти согласились. По близости никаких войск не было и высадившаяся десантная партия приступила к осмотру города.

Большей части запасов не оказалось, их вывезли после первого появления *Cumberland*'а. К тому, что осталось, приставили караул. Также поступили и в Rota, маленьком порту в западной части бухты, через который проходила дорога из Victoria в Buea и в котором были обнаружены значительные запасы.

Утром приступили к работе по их перевозке, но неудачно. Очень быстро появились неприятельские войска и их парламентеры потребовали немедленной эвакуации десанта. Упорствовать не имело смысла, десант вернулся. Предупре-

див жителей, командир *Cumberland*'а открыл артиллерийский огон и сжег склады с запасами.

Что наиболее подходящим местом для базы являлась Duala—не вызывало больше сомнений. Помимо значения как правительственный центр, здесь имелась удобная гавань с прекрасными набережными и плавучий док, а, главное, от нее шли две важные железные дороги.

Одна, так называемая Midland Line, шла протяжением на 100 миль до Edea на реке Sanaga, а затем до Eseka на р. Nyong. Другая—Northen Line—начиналась на противоположном берегу р. Камерун в Bonaberi и шла по направлению к озеру Чад.

Закончены постройкой на этой железной дороге были только первые 100 миль до гор. Manenguba. 5 сентября к кап. Фуллеру присоединились 8 судов Нигерийской флотилии [1]) и он смог обратить свое внимание на Duala.

Перед уходом из порта Victoria Фуллер захватил несколько лихтеров, стоявших в гавани на бочках. Захват этот выполнили *Vampire* и *Valrus* при содействии специальных команд с *Cumberland*'а и *Dwarf*'а. Вместе с лихтерами отряд ушел в устье реки Камерун.

Первое, что надо было сделать—это найти на побережьи удобную для мелких судов якорную стоянку. Единственным подходящим местом был лиман реки за мысом Камерун и за Suellaba Point, но прежде чем входить в него надо было предварительно протралить как подходы к лиману, так и самый лиман, так как по сообщениям туземцев немцы поставили обширные минные заграждения.

На самом же деле никаких мин не оказалось и уже 9 сентября, после артиллерийского обстрела обоих пунктов, ответа на который не последовало, *Dwarf* смог войти в лиман [2]). Имелись сведения, что немцы заградили реку, затопив пароход; такое заграждение действительно было скоро обна-

---

[1]) *Jvi*—яхта правительства Нигерии
*Moseley*—паровой спасательный бот
Vigilant, Vampire —посыльные суда
Valrus, Balbus — буксиры
Alligator, Crocodile —моторные катера

Через 10 дней прибыли вооруженные буксирные пароходы Porpoise и *Remus*.

[2]) *Dwarf* (кап. 2 р. Стронг)—710 тонн, II—4" ор., IV—12-ти фунт. оруд.

ружено *Dwarf*'ом у Rugget Point в семи милях ниже города. Дозорное судно, завидев нашу канонерку, быстро отступило, но губернаторская яхта *Херцогинъ Елизабет* успела сделать это, уже будучи обстреляна *Dwarf*'ом, снаряды коего вызвали на ней пожар.

При ее отступлении выяснилось, что у заграждения имеется свободный проход, с южной его стороны.

На следующий день (10 сентября) *Cumberland* вошел в лиман; вслед затем было приступлено к устройству временной базы для флотилии. Замеченный накануне дозорный пароход (Камерун - Гамбург - Америка К° в 3660 тонн) был обнаружен приткнувшимся к берегу у Manoka Point, покинутый экипажем.

Два паровых катера с *Cumberland*'а проникли в реку Lungasi, дойдя до Pitti, пункта расположенного немного ниже того места, где железная дорога Midland пересекает реку.

На пути туда они потопили большой буксир, но на обратном пути сами попали под огонь из окопов, расположенных у Pitti. Им все-же удалось высадить команду, которая разрушила телефонное устройство по близости и захватила бумаги, оказавшиеся планами обороны железной дороги.

Промерные работы тем временем продолжались. *Dwarf* поднялся вверх по реке, прошел благополучно заграждение и занял позицию с расчетом в дальнейшем помешать неприятелю оказывать сопротивление.

Однако, на следующий день, во время обстрела неприятельского катера с баржей на буксире он попал под огонь двух удачно замаскированных полевых орудий, установленных у Joss Point для защиты заграждения. Наша лодка энергично отвечала, но принуждена была отступить и, хотя получила одно удачное попадание в мостик, она, все-таки, привела неприятельские орудия к молчанию. Больше эта батарея уже ни разу огня не открывала.

Пока шли описанные события, было получено сообщение, что в реку идет с войсками крейсер *Challenger*, который может быстро решить судьбу города, если только к его прибытию удастся очистить проход в реке.

Работа немедленно началась, при чем флотилия произвела тщательный осмотр всех многочисленных бухт и заливчиков лимана. Осмотр представлял изрядный риск, так как неприятель часто открывал огонь с извилистых берегов; все же он был закончен удачно, причем было потоплено много мелких местных судов. *Dwarf* и яхта *Jvi* охраняли работы по очистке фарватера. Немцы, со своей

стороны, делали все, чтобы помешать работам, сосредоточив все старания против *Dwarf*'а. Соорудив адскую машину на подобие мины, они укрепили ее на носу катера и в ночь на 15 сентября пустили свое сооружение на *Dwarf*, стоявший на охране прохода у затопленного парохода. Последовавший взрыв, вероятно, очень обрадовал немцев, слышавших его в Duall'е, но радость их оказалась преждевременной. На утро невредимый *Dwarf* стоял на своем месте. «Адскую машину» заметили во время, открыли огонь и растерявшийся рулевой катера, перед тем как выпрыгнуть за борт, переложил руля не в ту сторону. «Машина» наскочила не на лодку, а на берег. Затем была сделана вторая попытка взорвать *Dwarf*, но столь же неудачно. Машину опять таки заметили во время и потопили артиллерийским огнем с вооруженного буксира.

Кроме того, *Dwarf* подвергся таранному удару неприятельского вооруженного судна *Нахтигаль*. Когда лодка вошла в реку Bimbia, куда *Ivi* накануне загнал *Нахтигаль*, последний, несмотря на сильный обстрел, все-таки съумел, воспользовавшись ночью, нанести таранный удар *Dwarf*'у. Результат для неприятеля получился плачевный. Как только суда разошлись, *Нахтигаль*, объятый пламенем, потонул, а *Dwarf*, хотя и с большой пробоиной, благополучно дошел до Suellaba, где быстро отремонтировался.

Очистка фарватера продолжалась. Усилиями подрывной партии и водолазов с *Cumberland*'а к 22-му сентября удалось очистить фарватер для прохода судна с осадкой в 19 фут; однако, этим работа не закончилась, так как немцам удалось поставить немного выше по течению на траверзе Joss свои «кустарные» мины заграждения.

23 сентября показался *Challenger* с 6 транспортами с войсками и генералом Доббелем с его штабом [1]). Крейсер *Bruix* и французские войска должны были придти через некоторое время.

---

[1]) Английский отряд под командованием полковника Джоржес состоял из
6 рот Западно-африканского полка;
4 » 1 бат. Нигерийского полка;
4 » 2 » » »
2 » Сиерра-Леонского полка;
2 » полка Золотого берега;
1 » сапер:
4 орудия Сиерра-Леонской арт.-роты;
1 батарея Нигерийского арт. полка;
1 взвод артиллерии Золотого берега.

Всего 154 британских офицера, 81 британских унтер-офицера, 2.460 рядовых туземцев, 10 орудий, 3.563 повозки.

Французская к/л *Surprise* также не прибыла. Ее по окончании ремонта пришлось послать по срочному требованию из Libervill'я, столицы Габуна, в залив Corisco, так как здесь появились два вооруженных судна неприятеля. Быстро подошедший *Surprise* утопил оба судна и выбил немцев из окопов, устроенных ими на берегу в Окко.

В результате неприятель лишился еще одного пункта, могущего служить базой его крейсерам [1]).

Что же касается взятия Dual'ы, то генерал Доббель и кап. 1 р. Фуллер, не теряя времени приступили к составлению соответствующего плана. Предполагаемая высадка намечалась близь Mbenga на городской стороне реки Lungasi, откуда рассчитывали захватить железную дорогу Midland и отрезать отступление гарнизону.

*Challenger* должен был разгрузиться до $19^1/_2$ фут и, пройдя по очищенному фарватеру, помешать попыткам перехода неприятеля на северную железную дорогу (Northen Railway). Рано утром 25-го сентября в момент прилива *Challenger*, хотя и с большим трудом, почти что ползя по грунту, поднялся вверх по реке.

С минуты на минуту ожидалось прибытие *Bruix* и транспортов с французами, но было решено действовать не теряя времени. Генерал Доббель и капитан I р. Фуллер отправились на *Challenger*, послав оттуда предложение о сдаче. На предложение последовали уклончивые ответы, затянувшие переговоры.

Начинать операцию было уже поздно и, приказав командиру *Challenger*'а с утра начать бомбардировку, начальник экспедиции с кап. I р. Фуллером вернулись в Suellaba, чтобы приветствовать только что ставшие на якорь французские суда.

Ввиду того, что участие в операции французов задержало бы наступление, было решено начинать без них [2]).

Рано утром 26-го сентября часть флотилии с передовыми ротами пошла вверх по р. Lungasi с целью попытаться взять Mbenga (намеченное место высадки), а два транспорта с глав-

---

[1]) *Surprise*, 1895 года, 617 тонн, II—3,9", IV 2,5" орудий.

[2]) Французский отряд под командованием полковника Майер'а состоял из
1 шестиорудийной батареи;
1 взвода саперов;
1 роты колониальной пехоты (европейской);
8 рот Сенегальской пехоты;

Всего под начальством ген. Доббеля находилось 643 европейца, 4.319 туземцев и 16 орудий, не считая морских.

ными силами оставались в устье реки в ожидании результатов. Две роты были в 6 ч. 30 м. утра высажены и высланы вперед для захвата деревни Jansoki, расположенной напротив, а третья рота на вооруженных буксирах *Remus* и *Porpoise* была отправлена для овладения окопами у Pitti с тем, чтобы в случае удачи продвинуться дальше до моста Japoma и перерезать железную дорогу. Буксиры были встречены жарким огнем, для подавления которого потребовалось не менее часу времени, однако, рота была высажена и уничтожила телефонную связь противника. Дальнейшее продвижение не удалось, так как рота попала под сильнейший огонь пулеметов, искусно скрытых за поваленными деревьями и принуждена была отступить.

Из Mbenga пришли также неутешительные вести—болота оказались совершенно непроходимы, невозможно было дойти даже до деревни того-же наименования и роты пришлось отозвать.

Таким образом, первая попытка наступления закончилась полной неудачей.

Однако, когда губернатор и комендант города покинули Dual'у, заместители их видимо не помышляли о дальнейшем сопротивлении. 27-го сентября утром, в то время, как союзные командующие были заняты рекогносцировкой Joss Point'а, предполагая произвести высадку там, послышался сильный взрыв,—рухнула мачта радио-телеграфа, вслед за этим над губернаторским домом был поднят белый флаг.

Сухопутные части получили приказание немедленно войти в город, но так как требовалось время для их подхода, то была высажена морская пехота и к вечеру Dual'а, Bonaberi и окрестные местечки сдались на милость победителя.

В плен была взята рота немцев и в наши руки досталась изрядная добыча. Подвижной железнодорожный состав неприятель успел увести, но в гавани остались 8 пароходов компании Воерман и один Гамбург-Американской К°, почти все в исправном состоянии, с ценными грузами и с полным запасом угля. Общий тоннаж достигал 30.000 тонн. Затопленные землечерпалка, плавучий док и два парохода были подняты. Кроме того, нам достались несколько мелких судов, катеров, плавучие средства и яхта губернатора. За исключением радио-станции и подвижного железнодорожного состава налицо имелось все, что требовалось для устройство базы для дальнейших операций.

С захватом порта и уничтожением радио-телеграфа с точки зрения морских интересов экспедицию можно было считать

законченной и Адмиралтейство запросило командра *Cumberland*'а, когда он сможет вернуться к своим обязанностям по охране торговых путей. На это кап. Фуллер мог лишь ответить, что неприятель в значительных силах держится очень близко от захваченной территории и дать точного ответа он не в состоянии. Действительно, о скором уходе *Cumberland*'а пока еще не могло быть речи, т. к. как и в других подобных случаях дело уничтожения неприятельской морской базы сводилось не только к уничтожению радио-станции и к захвату центра разведки, но, главным образом, к завладению всей неприятельской территорией. 28 сентября генерал Доббель получил из Англии приказание продолжать операцию, имея конечной целью очищение от неприятеля всей колонии, и сообщить планы своих дальнейших действий.

Начинало выясняться, что сопротивление неприятеля внутри страны будет серьезнее, чем на побережьи; немцы в то время твердо верили, что на главном театре они быстро и победоносно закончат войну, мы же за это время не успели продвинуться далеко за ними от берега.

События на других участках Камерунского фронта развивались неудачно — разведывательные операции успеха не имели.

Колонна, наступавшая на Garua из Jola, принуждена была отступить с серьезными потерями. Колонна из Cross River 25 августа захватила Nssana-Kang на северной железной дороге, но уже 6 сентября спешно отступила под давлением переброшенных из Dual'ы превосходных сил, потеряв 2 орудия и 6 пулеметов и понеся значительные потери ранеными и пленными.

Создавалось положение, при котором приходилось думать уже не о дальнейшем наступлении, а о возможности нападения неприятеля на Calabar.

В главной французской колонне, оперировавшей на севере, из Forth Lamy, дела обстояли не лучше. Ей не удалось выбить немцев из Kusseri, а посланную на соединение с ней нашу северную колонну, захватившую неприятельский пограничный пост, пришлось отозвать на подкрепление потрепанной Jol'ской колонны.

Вся обстановка показывала, что надлежит вести медленное и настойчивое наступление вглубь, пользуясь естественными путями сообщений, и что пока операция сохраняет прибрежный характер—*Cumberland*'а отзывать нельзя. Жаль было отрывать такой крейсер от его прямых обязанностей, но с другой стороны помощь, которую он оказывал своим личным составом,

орудиями, шлюпками и различным корабельным снабжением, была слишком необходима, чтобы от нее отказаться.

Немцы, пополнив свои части командами оставленных пароходов, отступили по трем направлениям: по северной железной дороге из Bonaberi, по реке Wuri на Jbassi и на Edea по железной дороге Midland Line. Генерал Доббель решил начать немедленное наступление по всем трем направлениям и приказал французам оттеснить неприятеля за реку Lungasi и захватить мост Japoma. Через несколько дней немцы принуждены были отступить через мост, но в дальнейшем французы просили артиллерийской поддержки *Cumberland*'а и *Challenger*'а, а также помощи шлюпок для действий на реке.

Просьбу немедленно удовлетворили и 6 октября сенегальцы блестящей и стремительной атакой овладели мостом и укрепились на противоположном берегу. В западном направлении, флотилия очистила от неприятеля Tiko и другие пункты на пути к Victoria и Buea.

Вся дельта и лиман между Bimbia и рекой Lungasi находилась в наших руках. Наша позиция в Daul'е окрепла и открывала возможность дальнейшего наступления. В день захвата моста, сильный разведочный отряд совместно с захваченной немецкой канонеркой, переименованной в *Sokoto*, пошел вверх по реке для овладения Jbassi, но был встречен таким жарким огнем, что должен был отступить.

В это самое время французкие суда и яхта *Ivi* занимались дозорной службой на побережьи, попутно оперируя против второстепенных портовых городов.

Считаясь со всей обстановкой, кап. 1 р. Фуллер донес Адмиралтейству, что как *Cumberland*, так и *Challenger* смогут освободиться во всяком случае не ранее взятия Edea, падение которой можно было ожидать к концу месяца.

Таким образом, адмирал Стоддарт лишался возможности нести охрану наиболее отдаленного района своей станции, района Пернамбуко.

Со стороны Африки у него было достаточно сил, если бы движение адм. Шпее не отразилось бы к этому времени на всей нашей крейсерской организации в ее целом.

Шпее заставил Краддока уйти на юг и вновь оставить район Пернамбуко беззащитным, он же заставил Стоддарта гоняться за *Карлсруэ*. Действовать против *Карлсруэ* Стоддарт мог только судами собственной ослабленной эскадры. Французские и английские крейсера, посланные с Камерунской экспедицией, были к ней прикованы и оказать ему помощи не могли.

---

## ГЛАВА XXI.

## Действия союзных и неприятельских эскадр на Востоке с момента об'явления войны Японией до середины сентября.

Еще более, чем в Атлантическом океане, повлияла германская тихоокеанская эскадра на обстановку в Тихом океане. Хотя вступление в войну Японии значительно облегчило положение, но все же затруднения еще некоторое время продолжались.

Причиной тому были, главным образом, требования военно-сухопутного и политического характера, а не морского.

Как Адмиралтейство, так и местные морские начальники не сомневались, что с появлением на театре японского флота германской эскадре рано или поздно придется покинуть воды Тихого океана, но их беспокоил вопрос об отдельных неприятельских крейсерах, представлявших серьезную угрозу для морской торговли и передвижения транспортов с войсками.

На востоке такими крейсерами оказались: *Эмден*, *Кенигсберг*, вспомогательный крейсер *Принц Эйтель Фридрих* и *Гейер*. *Нюренберг* также был вероятным противником, а кроме того на Филиппинах и в голландских портах не было недостатка в немецких пароходах, которые германское командование легко могло обратить в вспомогательные крейсера или использовать в качестве угольщиков. Для охраны торговых путей надо было иметь неослабное и беспрерывное наблюдение за этими портами. С такой задачей наши восточные эскадры справились бы, но дело до крайности усложнялось тем обстоятельством, что общее положение на сухопутном театре не давало возможности откладывать, в целях скорейшего сосредоточения в Европе заокеанских гарнизонов, их перевозки до того времени, пока океаны не будут очищены от неприятеля.

Поэтому было бы трудно сказать, когда разрешился бы этот вопрос, не приди столь во время на помощь Япония.

Главные силы ее прекрасного флота, имевшего богатый военный опыт недавней войны, составляла эскадра из 6 линейных кораблей в составе двух дредноутов, двух линейных кораблей типа наших *«King Edward VII»* и двух типа *«Lord Nelson»* и кроме того 5 более старых линейных кораблей, в числе которых было два бывших русских.

Но наибольшую ценность по условиям момента представляли крейсера, которых японский флот насчитывал: 6 линейных—два больших английского типа и четыре меньших, построенных по японским чертежам—несколько старше наших *«Invincibl»*'ей тоннажем около 14.000 тонн с 4-мя 12" пушками и сильным бронированием, 11 броненосных крейсеров постройки до русско-японской войны (2 бывших русских) и 12 легких крейсеров, из которых 4 только что вступили в строй.

Кроме этих судов наш новый союзник имел, как результат опыта последней войны, значительное количество различных судов (26) для прибрежных операций, большинство которых было приспособлено не столько для обороны побережья, сколько для наступательных прибрежных действий.

Первою целью войны Япония поставила Тцингтао—овладение этим пунктом являлось главным ее интересом и было очень важно союзникам.

Для действий против Тцингтао морские силы Японии выделили две эскадры. Одна, состоявшая из 3 линейных кораблей (дредноут и 2 типа *«Nelson»*), 4 легких крейсера и флотилии эскадренных миноносцев, имела назначение конвоирование осадных войск; пока же войска собирались, она была послана в южную часть Желтого моря для охраны японских вод на случай наступательных действий эскадры адмирала Шпее. При ней числились линейные крейсера, сформированные в отдельные отряды для поисков неприятеля в Тихом океане. Вторая эскадра предназначалась для непосредственных действий против Тцингтао и состояла из трех старых линейных кораблей, двух броненосцев береговой обороны (все 5 бывшие русские), трех броненосных крейсеров и флотилии эскадренных миноносцев с легким крейсером. К этой эскадре был прикомандирован наш л/к. *Triumph* и миноносец *Usk*. Остальные крейсера почти все были назначены для совместных операций с нашей восточной эскадрой.

Одним из первых распоряжений японского морского командования бр. крейсер *Ibuki* и легк. крейсер *Chikuma* были посланы в Сингапур в распоряжение адмирала Джеррама. 3-я японская эскадра, в составе легк. крейсера *Tsushima*, двух новых канонерских лодок I класса и четырех II класса, приняла на себя охрану Формозского пролива и ближайших вод, вследствие чего адмирал Джеррам мог сосредоточить свое внимание на линии Гонконг-Малаккский пролив, особенно на районе Сингапура, дабы эскадра Шпее не прорвалась в Индийский океан, где уже шла перевозка войск. Движение транспортов составляло главный фактор всей обстановки на море.

Уходили транспорты из двух портов —Karachi и Бомбей, по одной группе из каждого, причем группа из Karachi выходила через день по выходе Бомбейской группы. Конвой встречал их в море и транспорты направлялись на острова Khorya Marya на южном побережьи Аравии, откуда шли в Аден, а затем в Суэц.

Местонахождение *Кенигсберга* все еще оставалось невыясненным, но предполагалось, что он в Индийском океане и это обстоятельство составляло не малую помеху. Для конвоя требовались суда не слабее *Кенигсберга* и само собой разумеется не такие, как индийские военные пароходы.

Не исключалась также возможность появления здесь и эскадры адмирала Шпее. Эскадра адмирала Пирса была настолько перегружена работой, что ее понадобилось усилить подкреплениями из Средиземного моря. Были посланы легкий крейсер *Chatham*, крейсера *Duke of Edinburgh* и *Black Prince*, два последних специально для Красного моря. Весь район от Адена до Суэца перешел в ведение адмирала Пирса.

Первый эшелон главных сил индийского экспедиционного корпуса составляла Лагорская пехотная дивизия с частью Секундерабадской кавалерийской бригады. Они срочно требовались в Египет, почему уход первых транспортов был назначен на 24 и 25 августа, а последующих—на первые числа сентября. Второй эшелон с Меерутской пехотной дивизией и остальной частью кавалерии предполагалось отправить в середине сентября. Кроме того отправлялся еще один отдельный транспорт с батальоном индийских войск в Mombassa, составлявший авангард подкреплений для Восточной Африки; для конвоирования этого транспорта был выделен *Fox*, которому надлежало итти до встречи с *Pegasus*'ом (эскадры м. Д. Надежды) *Pegasus*, хотя и слабее по артиллерии и с меньшим ходом, чем *Кенигсберг*, считался способным помериться силами с последним. В дальнейшем надеялись к середине сентября отправить экспедицию в германскую Восточную Африку, а также еще три батальона в Mombassa. Адмиралу Пирсу даже и после усиления его эскадры было трудно соблюсти назначенные сроки; тем более представлялось невозможным поддерживать охрану торговых путей, когда все суда эскадры были заняты конвойной службой. Непосильной для него была и задача образовать с востока заслон против германской эскадры. Но эту задачу разрешило соглашение с Японией. Как только стало известно об об'явлении ею войны, адмирал Джеррам смог выделить необходимые силы из состава собственной эскадры.

С такой именно целью он и сосредоточивал свои главные боевые силы в Сингапуре и не пошел на Марианские, Каролинские и Маршальские острова, предчувствуя, что, если немцы там и грузятся углем, все равно они поспеют уйти до его прихода.

Ввиду этого он ограничился посылкой на Марианскую группу *Аскольда* с приказанием, если возможно, разрушить неприятельскую радио-станцию в Anguar'е.

Агентурные сведения, полученные адмиралом Джеррамом, указывали на то, что вспомогательные немецкие крейсера базируются на голландские острова в районе Явы и что имеются некоторые основания предполагать о намерении адмирала Шпее сосредоточиться к югу от Суматры для набега на Индийский океан. Подобный план не представлял ничего невероятного, так как эскадра адмирала Патея была связана Rabaul'ской экспедицией. Район между станциями адм. Пирса и Патея надо было заполнить и Джеррам решил произвести поиск с главными силами у голландских островов, как только подойдут японские крейсера. Свои вспомогательные крейсера он оставлял для охраны торгового пути Гонконг-Сингапур и дня наблюдения за неприятельскими пароходами на Филиппинах. Канонерские лодки *Cadmus* и *Clio* с 5 эскадренными миноносцами образовали отряд, базирующийся на Sandakan в северной части наших владений в Борнео, для наблюдения за проходами к югу от Филиппин, между Целебесом и Южно-Китайским морем. Подобный-же отряд был сформирован и в Пенанге для наблюдения за западным входом в Малаккский пролив в составе к/л *D'Iberville* и 3 французских миноносцев. К нему для подкрепления придали французский крейсер *Dupleix*, состояние машин которого не позволяло ему действовать совместно с главными силами. Начальником отряда был назначен командир крейсера, кап. 1 р Давелюи.

Что же касалось русских крейсеров, то приказание, отданное *Аскольду*, пришлось отменить, так как ко времени прихода его и *Жемчуга* в Гонконг их пришлось отправить для конвоирования трех транспортов с нашими полками, отправленными из Сингапура, Гонконга и Тянзиня в Калькутту.

В течение первых двух недель сентября, пока эшелоны из Индии один за другим уходили в Аден, адм. Джеррам произвел намеченный поиск к группе голландских островов с двумя японскими крейсерами, *Minotaur*'ом, *Yarmouth*'ом и *Hampshire*'ом; неприятельских военных судов обнаружено не было и никаких сведений о них не имелось, но в голландских портах оказалось 37 неприятельских пароходов, не

рискующих выйти в море. На Филиппинах таких пароходов стояло более двадцати.

На пути встречались одни только английские пароходы; торговля шла оживленно, недостатка в грузах не было и все производило впечатление, что безопасность британского судоходства обеспечена не меньше чем в мирное время. Но, увы, это было не так. Судоходство находилось накануне жестокого удара.

Адмирал Джеррам был очень близок к тому, чтобы отвести этот удар вовсе, но судьба ему не улыбнулась.

30 августа прошел слух о появлении *Кенигсберга* на севере Суматры, в Сабанге. Со времени потопления в Аденском заливе парохода *City of Winchester* на второй день по объявлении войны, никаких сведений о нем не было; его база в Dar-es-Salam'е была разрушена легк. кр. *Astraea* и, казалось вполне вероятным, что крейсер ищет новую в этих водах. Джеррам отправил *Hampshire* (кап. 1 р. Грант) на разведку в Acheh Head к северо-западной оконечности Суматры. Между Acheh Head и Никобарскими островами, в 100 милях на северо-запад от него проходил обычный путь торговых судов, следующих в Индийский океан и обратно в Малаккский пролив. Пункт этот, ставший отныне обычной стоянкой дозорных судов, был тогда еще никем не занят и, когда 2-го сентября слух о *Кенигсберге* оказался неосновательным, адмирал в развитие отданного распоряжения приказал *Hampshire* пройти вдоль западного побережья Суматры и осмотреть всю цепь лежащих по близости островов. Лучшего распоряжения нельзя было желать, т. к. в то время, как *Hampshire* вышел по назначению, *Эмден* подымался на встречу вдоль того же самого берега.

Отделившись от эскадры Шпее вместе с угольщиком *Маркомания* на Маршальских островах, *Эмден* грузился углем в Angaur'е, откуда через проход Molucca и Flores Sea направился в пролив Bali и вышел в Индийский океан. Держась вне видимости берегов, он прошел вдоль южной части Явы и 4 сентября грузился углем с *Маркоманния* на побережьи Суматры где-то в районе острова Simalur (самый северный в группе). На этой стоянке он чуть-чуть не попался *Hampshire*'у, но счастье оказалось на его стороне, как и во многих подобных случаях впоследствии. На этом острове *Hampshire* в поисках *Кенигсберга* был за один только день до *Эмдена*. Не обнаружив ничего, он пошел осматривать другие острова и на следующие сутки разошелся с *Эмденом* очень близко, однако, крейсера друг друга не видели.

*Эмден* свободно вышел в воды Индийского океана, *Hampshire* продолжал осмотр островов до Padang'а, а адмирал Джеррам—осмотр побережья Явы. В этой операции Восточной эскадры адм. Патей принять участия не мог. Джеррам предлагал ему дополнить поиск осмотром Маршальских островов, т. к. имелось много оснований предполагать там присутствие Шпее, который действительно находился в восточной части группы этих островов, когда Джеррам сделал свое предложение. 29 августа Шпее отправил *Принца Эйтеля* и *Корморана* в набег в австралийские воды «с целью ввести в заблуждение английских командующих и облегчить себе задачу прорыва в южную Америку».

Отправив эти суда, Шпее снялся с якоря и пошел на восток, на простор Тихого океана.

Не имея, конечно, никаких сведений относительно намерений и распоряжений противника, адм. Патей должен был удержать при себе почти все силы своей эскадры.

Местом рандеву австралийской эскадры было Rossel Lagoon на восточных островах Новой Гвинеи и здесь 9 сентября к адмиралу Патею присоединились *Sydney* и *Encounter* с тремя миноносцами, двумя подводными лодками, пятью угольщиками и транспортом *Berrima* с 1500 чел. австралийской пехоты и матросов запаса под начальством полковника Хольмса. *Melbourne* имел отдельное назначение—разрушить радио-станцию противника в Nauru, находившуюся в расстоянии 1000 миль в направлении на Маршальские острова. 10 сентября отряд тронулся в путь, при чем *Sydney* с двумя миноносцами был послан вперед осмотреть гавань Simpson'а и соседние с ним порты.

В 3 ч. 11 сентября *Sydney* донес, что неприятеля не обнаружено, и три часа спустя показался адмирал на *Berrima*, который по пути захватил немецкий угольщик. С *Sydney*'я высадили две небольших десантные партии в Herbetshöhe и Kabakaul'е. Никакого сопротивления при высадке оказано не было.

Десантная партия в Herbertshöhe, не встретив сопротивления, стала подвигаться к радио-станции, но, не найдя к ней дороги, с наступлением темноты была отозвана.

Другая партия, получив от оставшихся после бегства немцев чернокожих сведения о дороге, направилась к станции. Очень узкая дорога шла между рядами густого кустарника и не успела партия пройти и мили, как попала под перекрестный огонь.

Адм. Патей немедленно приказал *Berrima* перейти в Kabakaul и высадить еще 2 роты с 2-мя пулеметными взводами. Наступление возобновилось. Неприятельский отряд численностью в 150 чел. чернокожих полицейских солдат под начальством немецких офицеров и унтер-офицеров оказывал упорное сопротивление. Дорога оказалась минированной и перерытой окопами, но наши части, действуя весьма умело, постепенно прокладывали себе путь без особых потерь. В полдень было высажено четыре роты пехоты, которые двинулись на помощь.

Медленность наступления не предвещала занятия станции в этот день. И колонне было приказано отступить к берегу до наступления темноты, но одновременно с этим приказанием неожиданно сдался самый сильный из укрепленных неприятельских пунктов, защищавших подход к станции и цель была достигнута.

Мачту разрушили сами немцы, так что пользоваться радиотелеграфом было нельзя, почему и не имело смысла удерживать станцию; захватив все оставшееся в целости радиотелеграфное имущество, колонна вернулась к берегу, потеряв в операции 2-х офицеров и 4-х рядовых убитыми и одного офицера и 3-х рядовых ранеными.

Дальнейшее сопротивление немцев быле более чем сомнительно, но переговоры о сдаче всячески затягивались губернатором, уехавшим в Гота (в 10 милях от берега) еще при первом приходе адмирала Патея. Задержка очень беспокоила адмирала, так как он только что получил сведения, что *Australia*, *Sydney* и *Melbourne* требовались для конвоирования главных сил экспедиционного австралийского корпуса в Аден, при чем отправление их назначалось на 27 сентября.

Рано утром 12 сентября в Гота было отправлено на мотоцикле решительное требование ответа. Вернувшийся к ночи посланный доложил, что ответ последует на следующий день утром.

В это время присоединившийся к эскадре *Melbourne* сообщил об успешном окончании возложенного на него поручения—разрушения станции в Nauru.

Транспорт *Berrima* перешел в Rabaul и занял его двумя ротами пехоты и ротой матросов.

На следующий день пришло известие о неприятельской к/л. *Гейер*. Она, якобы, находилась на северном побережьи Новой Гвинеи вместе с большим вспомогательным крейсером. Для проверки этих данных был послан туда в сопровождении миноносца *Warrego* кр. *Melbourne*. Однако, кроме губернаторской яхты *Nusa*, захваченной и приведенной возвратившимся

обратно *Warrego*, ничего обнаружено не было. От губернатора ответ пришел лишь в 5 ч. дня, но он носил столь неопределенный и уклончивый характер, что адмирал и начальник сухопутного отряда решили сейчас же начать наступление на Гота.

Среди захваченных ранее бумаг и документов был найден план укрепления на пути между Гота и Herbertshöhe, ввиду чего *Encounter* получил приказание обстрелять на следующее утро этот пункт и очистить дорогу войскам. Успех был достигнут полный; при приближении войск, немцы выслали парламентера с сообщением, что губернатор сдается и прибудет на следующее утро.

Успех этого дня омрачился тяжелой потерей для австралийского флота. Высланная совместно с миноносцем *Parramatta* в дозор к мысу Gazelle подводная лодка *AEI* к вечеру не вернулась. Продолжительные поиски не привели ни к чему и тайна ее гибели так и осталась невыясненной.

Вначале опасались, что губернатор попытается ускользнуть, воспользовавшись дорогой из Гота в Pondo (на восточном побережьи), где сядет на *Гейер* или *Комету*, поэтому в Pondo был отправлен *Sydney*, но губернатор сдержал свое обещание.

15 сентября после четырехчасового совещания были выработаны прелиминарные условия сдачи. Капитулировала не только Новая Померания, но и вся германская Новая Гвинея, т. е. все владения немцев в Тихом океане, административный центр которых составлял Rabaul и в состав которых входил Архипелаг Бисмарка с Соломоновыми островами и Земля Императора Вильгельма, общей площадью в 80.000—90.000 кв. миль. Вся восточная половина Новой Гвинеи и группа Соломоновых островов переходила во владение Англии. Новая Померания и Новый Мекленбург снова делались Новой Британией и Новой Ирландией.

По первоначально выработанному плану предполагалось использовать гавань Simpson'а в качестве базы для операций против других неприятельских станций, главным образом, против Nauru и Andaur. но против этого имелись серьезные возражения. На островах пришлось бы оставить гарнизоны, для снабжения которых необходимо было иметь специальные транспорты, что представляло не малое бремя.

Принимая во внимание, что эскадра адм. Патея требовалась для конвоирования в Европу австралийского и новозеландского экспедиционных корпусов, дальнейшая задержка была немыслима.

Во избежение возможной встречи с эскадрой Шпее транспорты с войсками должны были итти к югу от Австралии, уклоняясь от обычного пути. Портом сосредоточения назначался Fremantle, откуда они должны были следовать через Индийский океан под конвоем *Australia*, *Sydney*'я и *Melbourn*'а, а также *Hampshire*'а, специально отзываемого для этого из китайских вод.

Посылка *Hamphshire*'а не вызывала затруднений для адм. Джеррама. Он только что вернулся в Сингапур после 2-х недельного крейсерства и тщательного осмотра голландских островов, не обнаружив в своем районе никаких тревожных признаков. Он даже сам предлагал отрядить три свои лучшие судна—*Minotaur*, *Ibuki* и *Chikuma* в гавань Simpson'а для прикрытия пути следования австралийских транспортов от набега Шпее.

15 сентября, как только были подписаны условия капитуляции, адм. Патей с *Australia* и *Sydney*'ем снялся с якоря для следования по назначению, оставив для охраны новой базы французский крейсер *Montcalm*, только что прибывший из Noumea.

Уже к вечеру следующего дня он получил тревожные вести. Из Новой Зеландии сообщали о появлении германской эскадры на Самоа, а Джеррам телеграфировал о невозможности *Minotaur*'у и японским крейсерам выйти из Сингапура ранее 18 сентября. Ночью 17-го сентября было принято радио Адмиралтейства с приказанием вернуться в Rabaul.

Совершенно неожиданно новые вести перевернули вверх дном всю обстановку на востоке—вся организация конвоев оказалась нарушенной; с очевидностью выяснилась необходимость новой более широкой группировки сил.

---

## ГЛАВА XXII.

## Флот на Востоке—первые операции «Эмдена».

Карта 10.

Днем 14 сентября, в тот самый день, когда в Rabaul'е был поднят флаг Великобритании, в Калькутте приняли ошеломляющее радио, сообщавшее, что у Hoogly появился немецкий крейсер. Весть исходила с парохода *City of Rangoon*, только что вышедшего из реки и поспешившего обратно.

Встреченный им итальянский пароход *Loredano* был накануне остановлен *Эмденом* в 300 милях от Коломбо, причем

капитан заметил, что крейсер уже имел четыре приза. Такое сообщение явилось полнейшей неожиданностью.

Хотя японцы и удостоверили, что в Тцингтао *Эмден* отсутствовал, но так как с самого начала войны о нем не было никаких известий, считалось более или менее вероятным, что он находится в составе эскадры адм. Шпее.

Никакие расчеты не допускали возможности, чтобы он, ускользнув из тенет, расставленных адм. Джеррамом, появился в Бенгальском заливе. Этот район, более чем какой-либо другой в водах Дальнего Востока, не вызывал опасений.

Конвоирование индийских войск лишало возможности держать в заливе отдельный крейсер, но это обстоятельство не помешало местному судоходству очень быстро оправиться от тревоги первых дней войны; морская торговля, насколько позволял недостаток тоннажа, большими шагами возвращалась к нормальной.

Индийские власти были настолько проникнуты сознанием безопасности торгового мореплавания, что капитаны пароходов, вопреки инструкций Адмиралтейства, ходили в этом районе со всеми огнями и придерживались обычных выработанных практикой курсов.

Не будь последнего обстоятельства, задача *Эмдена* была бы значительно труднее, но на его счастье это было именно так.

5-го сентября, удачно разойдясь с *Hampshire*'ом, *Эмден* оставил свою секретную базу на Суматре и вместе с *Маркоманнией* пошел прямо на Цейлон. В 200 милях от острова он повернул на север и пересек линию Коломбо-Калькутта в 150 милях к югу от параллели Мадраса. Рано утром, 10 сентября, он задержал греческий пароход *Pontoporos* с грузом угля, которым и воспользовался для собственных надобностей. В 250 милях к юго-востоку от Мадраса он встретил пароход *Indus* (3413 тонн), зафрахтованный для перевозки войск из Бомбея в Европу и шедший порожняком из Калькутты. Экипаж *Indus*'а был пересажен на *Маркоманнию*, пароход потоплен артиллерийским огнем. На следующий день после полдня так же было поступлено с пароходом *Lovat* (6102 тонн), имевшим то-же назначение, что и *Indus*. Пройдя еще 400 миль по тому-же пути, в полночь на 12-е сентября, был захвачен пароход *Kabinga* (4657 т.), двое суток тому назад вышедший из Калькутты в Нью-Иорк. Так как груз принадлежал американским владельцам, то пароход избегнул участи быть потопленным, но получил при-

казание следовать за крейсером. 13-го сентября утром *Эмден* потопил пароход *Killin* с 5000 тоннами бенгальского угля, пересадив команду на *Kabinga*, а днем та же участь постигла пароход *Diplomat* с 7000 тонн различного груза в Лондон, в том числе 30000 цибиков чаю. Все жертвы *Эмдена* не делали никаких попыток уйти и спокойно подходили к нему, принимая его за английский крейсер.

Следующее остановленное судно — итальянский пароход *Loredano*—отказался исполнить просьбу командира *Эмдена* взять к себе команды потопленных пароходов, сославшись на недостаток провизии и, будучи отпущен, поспешил обратно в Hoogly.

Предупредив о появлении неприятеля *City of Rangoon*, новый прекрасный пароход с грузом, оцениваемым в полмиллиона фунтов стерлингов, *Loredano* спас не только последнего, но и много других пароходов, выход которых немедленно приостановили по получении радио с *City of Rangoon*.

Как только стало известным об этих событиях, повсюду забили тревогу. Адм. Пирс, будучи связан приготовлениями к конвоированию второго эшелона индийских войск, не мог предпринять особенно широких мер, но Джеррам 14 сентября, то-есть в день получения первых известий об *Эмдене*, только что вернувшийся с голландских островов, имел под своим начальством собранные в Сингапуре: *Minotaur*, *Hampshire*, *Chikuma* и *Empress of Japan*. Там же стоял, но в доке, *Yarmouth*. Кроме того ожидался приход *Ibuki*, а *Dupleix* ремонтировался в Пенанге.

Когда сведения о случившемся в ночь с 15-го на 16-е сентября дошли до Джеррама, он немедленно отправил в погоню *Chikuma* и *Hampshire*; *Yarmouth* вышел на следующий день утром.

Одновременно адмиралом были приняты меры на случай появления *Эмдена* в таких пунктах, куда он мог бы вернуться для погрузки угля, для чего были отправлены *Minotaur* на западный берег Суматры, а *Ibuki* на Кокосовые острова, с приказанием оставаться там впредь до дальнейших распоряжений. Крейсера, отправленные в погоню, пошли под начальством командира *Hampshire'a* кап. I р. Гранта, которому было приказано действовать по усмотрению.

Капитаном Грант были посланы *Hampshire* и *Chikuma* к пункту в пятидесяти милях на восток от Dondra Head на юге Цейлона, откуда в Мадрас и False Point, а *Yarmouth* в Rangoon с тем, чтобы по пути осмотреть Никобарские и

Андаманские острова. Но план пришлось изменить, так как у *Yarmouth* произошло повреждение в машине и он зашел в Пенанг. Его заменил *Hampshire*, а *Chikuma* пошел на Цейлон самостоятельно.

Командиру *Dupleix* было приказано, по окончании ремонта, принять в свое ведение дозор в Малаккском проливе.

Все последние события почти совпали с появлением на Самоа эскадры адм. Шпее, местонахождение которого до этого времени было в совершенной тайне.

7 сентября *Нюрнберг* (последние известия о нем были с Гонолулу) появился на островах Фаннинга, уничтожил здесь английскую телеграфную станцию, перерезал кабель и скрылся.

Был ли *Нюрнберг* при эскадре или, подобно *Эмдену*, в отдельном плавании, выяснить не удалось.

Относительно эскадры Шпее преобладало мнение, что он все еще держится в районе Каролинских или Маршальских островов. Уверенность в этом была настолько велика, что, так как ни Джеррам, ни Патей пойти туда не могли, Япония взяла это на себя. Была сформирована отдельная эскадра—(1-я эскадра Южного моря) под флагом адм. Иамайа, в составе 2-х линейных крейсеров—*Kurama* и *Tsukuba*, бр. кр. *Asama* и дивизиона миноносцев, которая была отправлена на Маршальские острова для уничтожения немецкой базы в Jaluit. Эскадра вышла из Иокосука 14 сентября, в день появления *Эмдена* в Бенгальском заливе, но безуспешно: Шпее был далеко в Тихом океане.

7 сентября он грузился углем на островах Рождества, а накануне к нему присоединился *Нюрнберг*, отправленный затем на острова Фаннинга. Еще в море, 3 сентября, он уже знал о взятии нами о. Самоа, а из радио-телеграфных переговоров выяснил о присутствии здесь *Australia* и 3 других британских и одного японского судов.

О взятии острова обратно Шпее, конечно, и не думал, так как высадить достаточно сильный десант для этого ему было не по силам, бомбардировать же и разрушать немецкое имущество он не хотел, а тем более расходовать на это снаряды. Тем не менее он все же рассчитывал захватить врасплох оставленные здесь для охраны суда. Решив сделать попытку, он 8 сентября пошел на юг с *Шарнгорст*'ом и *Гнейзенау*, оставив *Нюрнберг* с угольщиками. 14 сентября немцы с двух направлений появились у Самоа, но испытали полное разочарование — ни одного из судов эскадры Патея не было. Не сделав ни одного выстрела, неприятель удалился

в северо-западном направлении. Этот эпизод, наконец, дал Адмиралтейству некоторую почву для определенных действий, но привел к неверным выводам. С одной стороны казалось, что приход Шпее, не сопровождавшийся никакими последствиями, с очевидностью доказывал, что благодаря быстрому уничтожению германской радио-станции его сведения были неверны, и он рассчитывал, что Самоа—все еще германская колония. С другой, присутствие неприятельской эскадры в австралийских водах сильно колебало предположение о намерениях адмирала Шпее сосредоточиться у берегов Южной Америки.

Исчезновение *Лейпцига* из вод Калифорнии и движение *Дрездена* вдоль восточного побережья как бы подтверждали последнее соображение.

Адм. Краддок, как мы уже знаем, в поисках эскадры Шпее шел к Магелланову проливу, а *Defence* 10 сентября получил приказание оставить Дарданеллы и итти на присоединение к Краддоку на усиления его эскадры.

Однако, неожиданно обнаружившееся присутствие германской эскадры в западной части Тихого океана, в связи с появлением *Эмдена* в Бенгальском заливе, естественно изменило все предположения и выводы.

Пришедший на Мальту *Defence* был задержан. Теперь главнейшую заботу вызывала не охрана южно-американских вод, а конвоирование главных сил австралийского экспедиционного корпуса и Ново-Гвинейская экспедиция, операции которой все еще не закончились.

16 сентября китайская и австралийская эскадры получили новые инструкции: *Australia* и *Montcalm*'у надлежало прикрыть операции по захвату гавани Фридриха-Вильгельма в Новой Гвинеи, а затем итти на поиски Шпее. Что же касалось китайской эскадры, то к этому времени Япония предоставила адм. Джерраму еще один крейсер *Nisshin* и Адмиралтейство желало отправить его с *Minotaur*'ом для конвоирования австралийского корпуса, совместно с *Sydney* из Fremantl в Аден, вместо судов адм. Патея. Времени для выполнения этого приказания было вполне достаточно, почему, как известно, Джеррам и отделил *Minotaur*'а и *Ibuki* для наблюдения за западным берегом Суматры и Кокосовыми островами на случай появления *Эмдена*.

Относительно крейсеров, посланных на поиски *Эмден*'а, Адмиралтейство подтвердило приказания, отданные *Hampshir*'у и *Jarmouth*'у. *Melbourne* должен был оставаться в распоряжении адм. Патея.

Кроме того, Адмиралтейство выражало надежду, что два других японских крейсера будут посланы в Rabaul для содействия в поимке *Шарнгорста* и *Гнейзенау*.

Сделанные распоряжения не давали возможности флагманскому крейсеру оставить Сингапур и адм. Джеррам получил приказание перенести флаг на вспомогательный крейсер *Empress of Japan*.

Однако, ввиду того, что этому крейсеру предстояло привести два приза с углем, захваченные дозором у Sandakan, адмиралу Джерраму было разрешено поднять флаг на берегу. 15 и 16 сентября у Sandacan были захвачены немецкий пароход *Таненфельс* из Батавии с 6000 тонн угля и американский *Rio Passing* из Маниллы с 4000 тонн. Последний в поисках Шпее заходил в Yap, Angaur и Ceram.

Таким образом, все сделанные распоряжения удовлетворяли новой обстановке, насколько ее понимало Адмиралтейство, но здесь начали сказываться причины политического характера.

В соответствии с намеченным планом, 10 транспортов с ново-зеландскими войсками, собранные в порте Веллингтон, должны были 25 сентября выйти в порт Albany (в проливе St. George) на соединение с австралийским транспортным отрядом, при чем для конвоирования их в Albany назначались три крейсера местных морских сил, так называемые «крейсера Р». Поход предстоял свыше 3000 миль и Ново-Зеландское правительство, узнав о последнем появлении немцев, обеспокоилось, считая конвой недостаточным.

Крейсера «Р» действительно представляли силу достаточную для отражения лишь неприятельских вспомогательных крейсеров, но Адмиралтейство считало их удовлетворяющими обстановке, так как о нападении эскадры Шпее не могло быть и речи. Во-первых, Шпее не мог знать об отправлении ново-зеландских войск, а, во-вторых, если даже и знал, то вряд ли отважился бы итти 2000 миль на юг в воды, в которых он не мог получить угля и где, кроме того, находился такой корабль, как *Australia*.

Увеличение конвоя означало бы прекращение дальнейших операций Ново-Гвинейской экспедиции, что совершенно не входило в планы Адмиралтейства, озабоченного скорейшим уничтожением центров неприятельской разведки. Правительство Новой Зеландии, хотя и неохотно, все-таки согласилось с доводами высших руководителей флота, но общественное мнение волновалось. Масса населения, знакомая с историей еще меньше, чем население самой Англии, плохо разбиравшаяся в морских вопросах, не понимала обстановки.

Она только знала о прежних блестящих победах, дававших нам быстрое и неоспоримое господство в океанах, и не имела терпения считаться с новыми условиями морской войны, с необходимостью большой, но мало для них заметной, подготовительной работы. Она не видела той упорной и систематической работы Адмиралтейства, которая единственно только могла делать невозможным пребывание врага в Тихом океане. Общественное мнение видело одни только отрицательные стороны—перерезанные кабели, потопленные пароходы и эскадру Шпее, «гулявшую» на просторе.

Такое настроение царило не только в Новой Зеландии, но и в Австралии. Громко звучали голоса, порицающие распоряжения Адмиралтейства относительно австралийского флота, причем высказывалось сожаление, что доминионы не удержали у себя дома такие боевые единицы, как *Australia* и *New Zealand*. «Не сделай они этого, не пришлось бы опасаться за судьбу своих собственных войск».

Свежие известия о подвигах *Эмдена* только подливали масла в огонь и лили воду на мельницу критиков.

Отпустив итальянский пароход 13 сентября, *Эмден* ушел с «большой дороги» и отправился в False Bay грузиться углем совместно со своим угольщиком и двумя призами—греческим пароходом и пароходом *Kabinga*. Курс в False Bay привел его на обычный прибрежный торговый путь и вечером 14 сентября, не доходя 30 миль до False Point, им был захвачен пароход *Trabboch*, шедший из Negapatam в Калькутту, который и был утоплен.

Приняв радио, отправленные пароходом *Loredano*, и зная о поднявшейся тревоге, командир *Эмдена*, кап. 2 р. фон Мюллер, в ту же ночь отправил пароход *Kabinga* с экипажами потопленных судов в Калькутту, предварительно испортив на нем радио-телеграф. Однако, вскоре он услышал, что *Kabinga* переговаривается с Калькуттой, так что оставаться ему дольше в этом районе было невозможно. Но и здесь счастье все еще не покидало его: подходя к False Bay им был встречен еще пароход *Clan Mathenson*.

На этот раз эта жертва была последней. Продержавшись в течение 15 и 16 сентября у Sandheads подобно знаменитому Сюркуфу, он не встретил никого—радио-телеграф остановил «игру» в стиле старых французских приватиров. Пароходы не выходили, судоходство замерло.

Поторопившись закончить погрузку с греческого парохода, *Эмден* направился в Rangoon, не предполагая, что *Hampshire* в поисках его спешил в этот же пункт.

Вечером 18 сентября, когда *Эмден* в 24 милях на юго-восток от реки Rangoon передавал на норвежский пароход *Davre* экипаж последнего потопленного парохода, *Hampshire* шел на север по восточную сторону Никобарских островов. На следующее утро *Davre* прибыл в Rangoon и кап. 1 р. Грант узнал новости. К несчастью, командир *Hampshire*'а принужден был зайти в ближайший порт Blair; индийские власти все время посылали ему открытые радио и он вынужден был отправить срочную телеграмму с требованием немедленно прекратить этот способ сообщений, дающий врагу столь ценные указания. Успех погони был поколеблен и *Hampshire* продолжал путь измененным курсом, держа на север вместо того, чтобы итти в Rangoon. *Chikuma* в это время пересекал залив в западной его части, а *Yarmouth* заканчивал ремонт в Пенанге. На беду командир *Эмдена*, действительно, принял злосчастные радио и узнал о присутствии к югу от него нескольких британских крейсеров.

Район становился опасным, почему, приняв уголь с *Маркоманнии* в заливе Martaban, он двинулся на запад, во время проскочив под носом у *Hampshire*'а и вторично избежав встречи.

Кап. I р. Грант, не обнаружив неприятеля там, где по всем расчетам он должен был быть, решил произвести поиск в районе, где *Эмден* проявил себя впервые, то-есть при входе в залив.

*Yarmouth*, исправивший повреждения, 20 сентября пошел в Rangoon осмотреть острова внутри; *Chikuma* продолжая путь в Коломбо.

Тяжелое впечатление, произведенное удачей *Эмдена*, усугубилось успехами *Кенигсберга*. Его удача явилась еще более ошеломляющей.

В Занзибаре в это время стоял *Pegasus*, вернувшийся с побережья вблизи Dar-es-Salam'а, где он добывал сведения об исчезнувшем немецком крейсере, и на него-то и обрушился удар *Кенигсберга*. После продолжительного похода *Pegasus*, нуждаясь в ремонте машин, мог удобнее всего произвести его в такой закрытой якорной стоянке, как Mombassa, но его командир, имея инструкции охранять Занзибар, решил произвести это там, тем более, что с его уходом из Занзибара там создалось бы весьма паническое настроение.

Хотя никаких подозрительных радио принято не было, а также не имелось и никаких признаков нахождения по близости *Кенигсберга*, тем не менее все возможные меры предосторожности были приняты.

В проходе South Channel стоял сторожевой вооруженный буксир *Helmuth*, котлы крейсера держались в 2-х часовой готовности, команда спала у орудий.

Конечно, старый крейсер один без поддержки не мог отразить врага. Положение все равно было рискованным, но помочь было нечем. Конвоирование индийских войск ставило этому непреодолимые препятствия и *Кенигсберг* умело использовал положение.

20 сентября в 5 ч. 25 м. утра *Helmuth* заметил медленно идущее в проходе судно и, не разбирая еще, является ли оно коммерческим или военным, направился к нему, чтобы предупредить, что следование этим проходом для коммерческих судов воспрещено. Сделав по буксиру два холостых залпа, судно подняло германский военный флаг и увеличило ход.

Предупредить *Pegasus*'а, стоявшего у города, о появлении *Кенигсберга Helmuth* не мог и неприятель, подойдя на 45 каб., открыл огонь, сам оставаясь вне достигаемости, так как снаряды *Pegasus*'а не долетали.

Уже через 8 минут боя все его орудия, обращенные к противнику, оказались выведенными из строя. Прекратив на 5 минут стрельбу, *Кенигсбер* вновь открыл огонь и, поддерживая его еще около 20 минут, развернулся и вышел.

По городу он не стрелял, лишь разрушил недействующую радиостанцию.

Маяк и кабель также остались нетронутыми, равно как и большой пароход *Banffshire* с несколькими тысячами тонн угля.

*Pegasus*, потерявший 2-х офицеров и 29 матросов убитыми и 55 ранеными и имея большие пробоины по ватерлинии, все еще держался на плаву. Попаданий в машину не было, почему была сделана попытка выброситься на берег, но неудачно: крейсер перевернулся и затонул.

Не нанеся своим торопливым и не законченным набегом большого материального вреда, *Кенигсберг* достиг громадного морального успеха.

Общественное мнение, не считавшееся с обстановкой, видело в этом печальном инциденте только ошибку и ничего более; престижу английского флота в водах Востока был нанесен большой ущерб.

Лучшим опровержением обвинений общественного мнения в данном случае послужил тот факт, что появление *Кенигсберга* не повлияло на передвижение транспортов с индийскими войсками. 29 пароходов Бомбейской группы 2-го эшелона, включая и 3 парохода с гарнизоном для Mombassa,

вышли в назначенный день под конвоем *Swiftsure*, *Fox*'а и *Dufferin*'а, а 11 пароходов из Karachi — на следующий (21 сентября) с *Darmouth* и *Hardinge*. Выйдя совместно с остальными, транспорты, назначенные для Mombassa, отделились в море и пошли под конвоем *Fox*'а и *Darmouth*'а. Последний, по окончании поручения, должен был присоединиться к отправленному из Красного моря *Chatham*'у для поисков *Кенигсберга*. Для этой же цели из Средиземного моря пошел и *Wegmouth* и, таким образом, на каждый из двух германских крейсеров пришлось по три наших. Отправка крейсеров затрудняла дело конвоирования индийских войск, но так как лин. корабли *Ocean* и *Goliath* уже находились в пути для их замены, то вопрос этот разрешался благоприятно.

Меры, принятые против *Эмдена* и *Кенигсберга*, Адмиралтейство считало достаточными, но общественного мнения они не удовлетворили.

Неприятельские крейсера ускользнули, наш крейсер погиб, полдюжины коммерческих пароходов потоплено. С такими результатами общественное мнение не могло примириться.

Австралийское правительство нервничало: присутствие *Шарнгорста* и *Гнейзенау* в связи с дальностью пути следования войск не давало ему покоя, оно сомневалось в способности флота справиться с возложенной на него задачей.

Беспокойство усиливалось слухами, что эскадра Шпее, по выходе с Самоа, отправилась на о-ва Фиджи, то-есть как раз в район следования войсковых транспортов. В результате всего этого ново-зеландское правительство сочло себя вынужденным заявить о приостановке отправки войск, если конвой не будет усилен, и отдало распоряжение приостановить сосредоточение транспортов в Веллингтоне. Подобное распоряжение нарушало все разработанные Адмиралтейством планы, но тем не менее не оставалось ничего другого как пойти на встречу высказанным требованиям. Доминионы сделали слишком много, чтобы можно было не считаться с их мнениями и желаниями; к тому же развертывающиеся события лишь как бы подкрепляли правильность этого взгляда.

В тот самый вечер, когда ново-зеланское правительство объявило о принятом выше решении, распространились известия о новых выступлениях *Эмдена*, еще более смелых и дерзких. После обнаружения у Rangoon'а он исчез совершенно и появление его вновь в этом районе казалось настолько невероятным, что 22 сентября судоходство на линии Коломбо-Калькутта было возобновлено.

Но вечером этого же дня около 9 ч. 30 м. *Эмден* вдруг появился у Мадраса и открыл огонь по нефтяным систернам компании Burma, расположенным на берегу. Две из них с полумиллионом галлонов керосина загорелись и были совершенно уничтожены.

Несколько снарядов попало в город и в стоявший в гавани военный пароход *Chupra*. Большого вреда *Эмден* нанести не успел, так как береговые батареи открыли огонь и он быстро скрылся в южном направлении. Убитых в городе и гавани было 5 человек, раненых около 12. В это время наши крейсера находились: кап. 1 р. Грант на *Hampshir*'е, осмотрев в этот день False Bay, шел вдоль берега, а *Chikuma*, приняв 21 сентября уголь в Коломбо, шел с двумя пароходами в Мадрас по восточную сторону Цейлона. Таким образом, в то время как *Эмден* появился у Мадраса *Hampshire* находился в 300 милях от него к северу, а *Chikuma* немного дальше к югу. Последний оказался бы еще ближе, если бы не задержался по ошибке в Коломбо в ожидании дальнейших инструкций вместо того, чтобы по окончании погрузки немедленно следовать по назначению.

Несмотря на это недоразумение, *Эмден* все еще оставался в опасном положении. В 6 ч. утра 23 сентября, когда он находился у Cuddalore в 100 милях к югу от Мадраса, *Chikuma* продолжал идти на север, проходя Тринкомале не далее 200 миль. Услышал ли *Эмден* японский крейсер или нет, но он, повидимому, скоро повернул, так как в 2 ч. дня из Пондишери донесли, что он следует в северо-восточном направлении. Этот курс вел прямо на *Hampshir*'а, который находился менее, чем в 150 милях на северо-восток от Мадраса. Но кап. фон Мюллер шел этим курсом лишь с целью ввести в заблуждение противника. Потеряв из виду берега, он повернул на юг с намерением произвести набег на район Коломбо.

Итак, *Эмден* в третий раз ускользнул от *Hampshire*'а, при чем на этот раз вопрос решился не более, чем 3-х часовым промежутком времени.

Кап. 1 р. Грант, придерживаясь берега, встретился с *Chikuma* на севере Цейлона и приказал ему повернуть обратно в Тринкомале для охраны этого пункта от посягательств *Эмдена*.

Хотя материальный ущерб, нанесенный морской торговле недельным крейсерством *Эмдена* в Бенгальском заливе, выразившийся в гибели 7 пароходов и не был столь велик, все же Мадрасский эпизод, происшедший в тот самый момент,

когда наши крейсера были так близки к поимке *Эмдена*, только подтверждал необходимость отнестись со вниманием к голосу ново-зеландского правительства.

Адмиралтейство, продолжая настаивать на своем мнении, что путь Веллингтон—Albany безопасен, тем не менее отдало распоряжение, чтобы *Minotaur* и *Ibuki* вместо операций в Новой Гвинеи отправлялись в Веллингтон для конвоирования ново-зеландских транспортов в Fremantle, откуда по присоединении австралийских транспортов вели бы весь отряд в Аден.

По первоначальному плану крейсера, сторожившие *Эмден*, один на Суматре, другой на Кокосовых островах, должны были оставить свои станции с расчетом прибыть в Fremantle к 4 октября, теперь же им надлежало прибыть туда для дальнейшего следования в Новую-Зеландию 29 сентября.

Отправление соединенного транспортного отряда было задержано на три недели, но избежать задержки не было возможно.

Крейсер *Nisshin*, свободный от конвоя, поступил в непосредственное распоряжение адм. Джеррама, который немедленно отправил его на подкрепление дозора у Sandakan.

Германские суда *Гейер*, *Принц Эйтель* и *Корморан* все еще оставались необнаруженными. Неподвижность германских угольщиков вызывала подозрение; только один из них пытался выйти, но неудачно. Вспомогательный крейсер *Himalaya* быстро загнал его обратно.

Это обстоятельство указывало, что нельзя пренебрегать возможностью неожиданного нападения.

Экспедиция против гавани Фридриха-Вильгельма должна была действовать под прикрытием *Australia* и *Montcalm*'a. Адм. Патей, возвратясь в Rabaul 19 сентября вместе с *Sydney*, 22 сентября отправил его для уничтожения германской радио-станции в Angaur'е, а сам с *Australia*, *Montcalm*'ом *Encounter*'ом и транспортом *Berrima* отправился по назначению.

24 сентября отряд появился у входа в порт и адмирал отправил парламентеров для переговоров о деталях сдачи, подписанной уже ранее в Rabaul'е германскими властями.

Сопротивления оказано не было и на следующее утро, после торжественного поднятия английского флага и передачи всего имущества, адмирал вернулся в Rabaul, оставив соответствующий гарнизон.

Обстановка в водах Дальнего Востока становилась удовлетворительной.

*Sydney* закончил свое поручение в Angaur'е 26 сентября, японский адмирал Иамайя со своей эскадрой ожидался в Jaluit к 29-му сентября, Тцингтао было обложено с моря и суши.

К концу месяца в западной части Тихого океана никакие более или менее серьезные силы врага удерживаться более не могли и не оставалось сомнения, что адм. Шпее будет принужден уйти в американские воды.

Если в этом направлении и оставались какие-либо сомнения, то они окончательно исчезли 22 сентября с получением известия, что *Шарнгорст* и *Гнейзенау* бомбардировали французский порт Papietè на Таити, где потопили к/л. *Zèlée*.

По выходе с острова Самоа Шпее направился к островам Suvarov, пустынным владениям Великобритании в 500 милях на пути к французской группе Маркизовых островов, куда *Нюрнберг* уже вел угольщиков. Два угольщика должны были встретить Шпее в Suvarov, но ввиду того, что зыбь не позволила там грузиться, адмирал перешел с ними в Bora-Bora на островах Товарищества. Здесь местные власти из туземцев, не разобрав национальности эскадры, позволили немцам беспрепятственно грузиться углем и приобретать продовольствие.

22 сентября Шпее пошел дальше к главному острову группы Papieté. Судя по немецким источникам, он намеревался лишь достать свежей провизии, но так как маленькие береговые батареи немедленно открыли по эскадре огонь, он отвечал, в результате чего потопил канонерку *Zèleè*, орудия которой были все установлены на берегу, и поджег город.

Пожар распространился с такой быстротой, что адмирал не рискнул войти в гавань и принужден был быстро уйти, не достигнув цели—провизии эскадра так и не получила.

Полученные сведения подтверждали мнение, на котором всегда настаивал адм. Патей, а именно, что германская эскадра пойдет к американскому побережью через Самоа и Таити. Адмиралтейство теперь совершенно уверенное в этом, вновь предложило, чтобы ново-зеландские транспорты выходили в море, не ожидая прихода *Minotaur*'а и *Ibuki*. Это предложение было бы принято, если бы не последовал новый удар, нанесенный *Эмденом* у Коломбо, удар также поставленный на счет Адмиралтейству.

Продолжая идти курсом на юг после окончательного оставления района Мадраса, *Эмден* спустился по побережью Цейлона, впереди *Hampshire*'а, не будучи замечен из Тринкомале японским крейсером.

С ним шел его угольщик *Маркомання*, а пароход *Pontoporos* с экипажами потопленных пароходов был отправлен на рандеву на западном берегу Суматры. Только уже обойдя южную оконечность Цейлона, днем 25 сентября неприятель встретил добычу в 25 милях к югу от Gallé—пароход *King Lud*. Пароход был пустой с балластом и его быстро потопили подрывными патронами. В поисках более интересных жертв, кап. фон Мюллер принял мужественное и лихое решение идти к Коломбо. Подойдя с наступлением темноты к порту он заметил выходящий большой пароход со всеми огнями.

Дав ему отойти миль 50, он быстро его нагнал и остановил; застигнутый пароход *Tymeric* имел груз сахару, оцениваемый в 60000 фунтов стерлингов. Потопив его тем же способом, *Эмден* отправился к югу от мыса Comorin как раз туда, где перекрещиваются торговые пути из Бомбея и из Адена в Коломбо.

На следующий день днем он захватил пароход *Gryfevale* и оставил его при себе. Совместно с ним и *Маркоманнией* он затем направился к острову Миникой, по обоим сторонам которого обычно шли суда из Красного моря. 27 сентября было захвачено еще три парохода *Buresk*, *Ribera* и *Fole*. Двух последних постигла участь парохода *King Lud*'а, *Buresk* же был присоединен к отряду. На нем находилось 4000 тонн английского угля, отправленного по заказу Адмиралтейства в Гонконг. Не смотря даже на это, капитан держал все огни открытыми и шел нисколько не уклоняясь от обычных торговых путей. Такая небрежность только продолжила успехи *Эмдена*.

Захватив *Fole* в 7 ч. вечера, не доходя 150 миль от Миникоя, кап. Мюллер, видимо, не решился дольше насиловать счастье и повернул на юг на острова Maldives для погрузки угля и приборки крейсера. Пленные были пересажены на *Gryfevale*, который рано утром 29 сентября вошел в гавань Коломбо.

Как ни были обидны понесенные потери, приходится только удивляться, что *Эмдену* не попалось больше жертв в этом районе, переполненном торговыми судами.

На этот раз смелый крейсер мог бы продолжить свою деятельность еще дня на два, близкой опасности ему не угрожало.

*Chikuma* пришел в Коломбо за углем одновременно с пароходом *Griefevale*, а *Hampshire* находился на середине Бенгальского залива, идя на запад.

26 сентября, когда *Эмден* был у м. Comorin, *Hampschire* зашел в Коломбо грузиться углем и в 1 ч. на следующий день

вышел в Сингапур, вызвав предварительно в Коломбо *Chikuma*. Причина его ухода в Сингапур заключалась в том, что *Dupleix*, находившийся в составе Пенангского дозора, конвоировал пароход с французской артиллерией, а *Аскольд* и *Empress of Asia* выходили с 3 транспортами, на которых находились наши дально-восточные гарнизоны, следующие в Европу, и надо было принять от них конвой. Подходя к Acheh Head в полночь с 29-го на 30-е сентября, *Hampshire* узнал о новом появлении *Эмдена* и немедленно повернул обратно, приказав *Chikuma* идти на Миникой, а *Yarmouth*'у, грузившемуся углем в Пенанге, к Acheh Head. Но было поздно— *Chikuma* не смог выйти ранее 8 ч. утра 30-го сентября, а к этому времени *Эмден* уже затерялся на просторе Индийского океана.

Ново-зеландское правительство получило известие о последнем набеге *Эмдена* в ту самую минуту, когда поступило предложение Адмиралтейства отправить транспорты, не дожидаясь прихода *Ibuki* и *Minotaur*'а.

Результатом был самый энергичный отказ, с которым и пришлось согласиться. Однако, избежать задержки в отправлении войск было нельзя. Отправка задержалась на три недели из-за невозможности предоставить ранее этого срока транспортам с австралийскими войсками суда для конвоирования, находившиеся так далеко.

---

## ГЛАВА XXIII.

## Адмирал Шпее пересекает Тихий океан.

Карта 12.

Первая неделя октября, в течение которой должны были отправляться по назначению австралийские войска, ознаменовалась значительными переменами в общей обстановке как в Атлантике, так и в Тихом океане. В Тихом океане она все еще зависела, главным образом, от движения эскадры адм. Шпее и трех ее отдельных крейсеров *Эмдена*, *Дрездена* и *Карлсруэ*.

10 октября, закончив операции в германской Новой Гвинее и в архипелаге Бисмарка, адмирал Патей со своей эскадрой, в составе *Australia*, *Montcalm*, *Encounter* и *Sydney*, снялся с якоря и вышел в море с намерением перехватить Шпее, если он, повернув обратно, попытается войти в Индийский океан.

Сформированные Японией две крейсерские эскадры для поисков неприятеля в Тихом океане были уже в море и адм. Патей предполагал итти к Каролинским островам, чтобы войти в соприкосновение с японским адм. Иамайа, который с 1-ой эскадрой Южного моря вышел 14 сентября из Иокосука и, заняв Jaluit 29 сентября, крейсеровал в этом районе.

Уйдя из Rabaul'я, адм. Патей, как оказалось впоследствии, оставил у себя в тылу два неприятельских вспомогательных крейсера—*Принц Эйтель Фридрих* и *Корморан* (бывш. пароход Добровольного флота *Рязань*).

Принимавшиеся радио-телеграфом отрывочные и непонятные сигналы, похожие на вызовы, говорили за то, что на севере Новой Гвинеи кто то есть, и *Sydney* дважды ходил осматривать подозрительный район, но безуспешно.

На самом же деле германские суда встретились в Angaur за неделю до того, что *Sydney* разрушил там радио-телеграфную станцию, и здесь разделившись, отправились на поиски угля. Не зная, что Новая Гвинея перешла в наши руки, они назначили себе рандеву в Alexis Bay на севере гавани Фридриха Вильгельма и в то время, как адм. Патей занимал столицу колонии, *Корморан* укрывался там, не будучи обнаруженным.

По уходе нашей эскадры неприятельские крейсера также снялись с якоря. *Принц Эйтель* отправился к западным берегам Америки, а *Корморан* на Каролинские острова, удачно ускользнув в Yap от л/к. *Satsuma*, входившего в состав 2-ой японской эскадры Южного моря.

Что же касается *Гейера*, о котором месяц не было ничего слышно, то он дал о себе знать 4 сентября. В Kusaie на Каролинских островах он захватил английский пароход *Sautport*, стоявший там в полном неведении о начале военных действий.

Испортив на пароходе машину, *Гейер* ушел в двухнедельное крейсерство. Капитан *Sautport*'а решил попытать счастье и попробовать исправить за этот срок машину. Команда согласилась и на одинадцатый день после нечеловеческих усилий всего личного состава парохода и всевозможных ухищрений старшего механика удалось соорудить некоторое подобие машины, которая могла давать ход вперед. Назад машина не давала хода, равно как и будучи остановлена и раз попав на мертвую точку не могла быть снова приведена в действие, но все-таки пароход мог кое-как двигаться.

Поход до ближайшего английского владения предстоял около 2000 миль, провизии на острове не было, но капитан

все-таки решил итти. Получив от местного чернокожего короля, которому немцы уходя приказали кормить экипаж парохода, 350 кокосовых орехов и 400 фунтов корешков, употребляющихся туземцами только в голодное время, он после больших усилий вывел пароход из гавани и 17 сентября отправился в путь за день до истечения срока возвращения немцев. Счастье ему улыбнулось и 30 сентября *Sautport* благополучно добрался до Brisbane.

В этот день пришло известие о бомбардировке Таити эскадрой Шпее. Узнав об этом 2 октября, адм. Патей решил повернуть обратно в гавань Simpson'а, чтобы войти в радиотелеграфную связь с Адмиралтейством, так как непосредственной угрозы Индийскому океану эскадра Шпее не представляла.

Преобладало мнение, что германская эскадра направляется в Америку, но не исключалась возможность, что она попытается произвести такую же бомбардировку Самоа или даже ново-зеландских берегов, и адм. Патей получил приказание итти на Фиджи в Suva с тем, чтобы, базируясь на этот пункт, продолжать поиски неуловимого неприятеля.

Это приказание он мог спокойно выполнить, так как 1 сентября 2-я японская эскадра Южного моря вышла из Сасебо в Rabaul, на который она и должна была базироваться впредь. Эскадра под флагом контр-адмирала Тсучиама состояла из *Satsuma*, старого линейного корабля с 4-мя 12" орудиями и 12-10", и двух легких крейсеров *Jahagi* и *Hirado*. Адм. Джеррам, заключивший из появления германской эскадры на Таити, что она несомненно идет в Америку, предлагал другое расположение сил. По его мнению Шпее шел в американские воды или с целью произвести панику на побережьи Британской Колумбии, или же для операции против торговли у берегов Чили и Перу, или же, быть может, для того, чтобы пройти в Атлантический океан через Панамский канал или Магелланов пролив.

Принимая во внимание два первых свои предположения, он полагал желательным, чтобы 1-я японская эскадра оставила Маршальские острова и пересекла океан как только в точности выяснится, что это же самое проделала германская эскадра и чтобы адм. Патей с *Australia* и *Montcalm*'ом оставался на восток от Австралии. На время же отсутствия *Ibuki* и *Minotaur*'а он предлагал, чтобы эскадра адм. Тсучиама оперировала совместно с ним к западу от меридиана, проходящего через Токио, Yap и центр Новой Гвинеи.

1-ой японской эскадре надлежало действовать совместно с эскадрой адм. Патея к востоку от этого меридиана.

При таких условиях в обоих районах имелись эскадры не слабее германской и, кроме того, такое расположение сил препятствовало выходу с Филиппинских островов неприятельских угольщиков.

Однако, до принятия определенного решения по этому вопросу намерения немцев выяснились окончательно.

Вечером 4 октября радио-станция в Suva перехватила отрывок шифрованной телеграммы, отправленной с *Шарнгорста* по секретному коммерческому коду, экземпляр которого попался нам в руки.

Отрывок гласил: «*Шарнгорст* на пути с Маркизовых островов на Восточный остров».

Последний пункт расположен на полпути между Таити и американским побережьем и вопрос был ясен тем более, что наша станция на острове Thursday в Торресовом проливе одновременно с этой телеграммой приняла другую не менее интересную.

Последняя была нешифрованная следующего содержания: «Внимание! *Australia* и все большие английские суда вышли из Rabaul'я, направляясь на восток. Суда японской эскадры по всему району. Сегодня англичане установили радио-телеграфную связь с Rabaul'ем. Внимание!»

Считаясь с этими телеграммами, можно было заключить, что неприятель оставил восточные воды; события в американских водах как бы подтверждали достоверность телеграмм. Адмиралтейство тревожилось обстановкой по другую сторону Тихого океана.

В районе северной Америки командир *Newcastle'a* все еще продолжал поиски *Лейпцига*, совместно с *Rainbow* и *Idzumo*, неся охрану канадских портов, английской и японской торговли, и этот район не вызывал особого беспокойства, так как японцы решили подкрепить его л/к *Hizen* (бывш. русский *Ретвизан* 12.700 тонн). *Лейпциг* оставался необнаруженным; определенные сведения об его присутствии получились лишь 1 сентября, когда в Callao пришел пароход, который он держал при себе, и доставил экипаж потопленного 25 августа английского парохода *Bankfields*. В этот же день в Guayaquil прибыли капитан и часть команды парохода *Elsinore*, пойманного *Лейпцигом* 11 сентября у мыса Corrientes в Колумбии. Капитан сообщил, что он с командой выбрался с островов Galapagos, куда был высажен неделю спустя после потопления его судна. Оба случая только усиливали впечатление, что *Лейпциг* оперирует на юге в ожидании прибытия своего флагмана.

Все указывало на опасность, грозящую району операций адм. Краддока, а положение его было далеко не прочно.

Из предыдущих глав известно, что Краддок, принимая в свое ведение южно-американскую станцию, пошел в самом начале сентября в Монтевидео с намерением сосредоточить суда своей эскадры на юге.

Его поиск вдоль побережья не принес успеха регулярным крейсерам эскадры, но вспомогательному крейсеру *Carmania* (кап. 1 р. Н. Грант) повезло. В инструкции, полученной Грантом, предписывалось осмотреть Тринидат, подозревавшийся в качестве неприятельской угольной базы и где, действительно, месяц тому назад *Дрезден* принимал уголь на пути в Тихий океан.

Прибыв туда 14 сентября, *Carmania* усмотрела у западной оконечности острова большой почтово-пассажирский пароход, стоящий между двух угольщиков. Это был *Кап Трафальгар*, новый пароход компании Гамбур-Зюйд-Американской линии, проскользнувший из Ла-Платы 22-го августа, воспользовавшись отсутствием *Glasgow*, принужденного в то время снять блокаду в поисках *Дрездена*.

Неделю спустя *Кап Трафальгар* встретился в море с к/л *Эбер* из южной Африки и получил с нее офицеров и вооружение. До 1 сентября он охотился за нашими торговыми судами, перекрасившись в цвета английской пароходной кампании Castle, но, видимо, встревоженный беспрерывными радио-телеграфными переговорами все свое внимание сосредоточил только на том, чтобы не попасться нашим крейсерам и ничего не достиг.

*Carmania* приближалась 16-ти узловым ходом и, как только корпус ее показался над горизонтом, неприятель начал уходить на юг, а угольщики бросились в стороны.

Рассмотрев в скором времени, с кем ему предстоит дело, *Кап Трафальгар* повернул на запад на сближение, имея 18 узлов ходу. К 12 ч. 10 м. расстояние уменьшилось до 40 каб. и *Carmania* начала пристрелку, противник отвечал. С 35 каб. наш крейсер открыл беглый огонь из всех орудий левого борта; расстояние уменьшалось, бой разгорался. С 22 каб. *Carmania* перешла на залпы, второй и третий—попали в ватерлинию. Большинство неприятельских попаданий были в мачты, трубы и вентиляторы, но *Кап Трафальгар* продолжал держать под нос *Carmania* и расстояние настолько уменьшилось, что начались попадания и из мелких старых пушек, полученных с *Эбера*.

Когда расстояние дошло до 15 каб., Грант начал ворочать на 16 R вправо, чтобы ввести в действие орудия правого борта. Неприятель, до этого времени не менявший курса, начал уклоняться влево и Грант, закончив циркуляцию, пошел за ним.

Было заметно, что на немецком пароходе начался в передней части пожар, что паропроводные трубы на верхней палубе перебиты и он имеет небольшой крен на левую сторону. Однако, и нашему крейсеру приходилось туго.

Одним из снарядов, хотя и неразорвавшимся, был произведен сильный пожар под передним мостиком. На мостике невозможно было оставаться, пожар принимал опасные размеры. По счастью, ветер дул с кормы и держа на левую раковину немецкого крейсера можно было продолжать бой.

*Кап Трафальгар* имел значительное преимущество в ходе и к 1 ч. 30 м. вышел из под обстрела. Казалось, что ему удастся спастись, но вскоре крен стал сильно увеличиваться, пожар все разростался, корма и нос были объяты пламенем. Идя в таком положении еще с $^1/_4$ часа он начал было ворочать на 16 R, но вскоре повалился на бок и пошел ко дну носом вниз.

По немецким сведениям, он получил пять пробоин по ватерлинии, командир был убит, оставаться на палубе из-за пожара было немыслимо и команде было приказано спасаться в шлюпках, пароход же был подорван.

Так закончился этот бой—первый между судами подобного типа. Закончился он в нашу пользу, но немцы проявили много доблести и умения. Насколько известно *Кап Трафальгар* имел лишь орудия с *Эбера*, то есть два 4,1″, шесть устаревших маленьких пушек и два пулемета, а *Carmania* восемь 4,7″ орудий, но она пострадала не мало: пять пробоин по ватерлинии, уничтоженный мостик со всем рулевым устройством и приборами управления огнем, 9 человек убитых и 26 раненых.

Положение ее к концу боя было таково, что не представлялось никакой возможности заняться спасением неприятельской команды. Пожар не утихал и приходилось держать по ветру. Такого курса приходилось держаться еще и потому, что на горизонте показался дым и было вполне естественно опасаться появления неприятельского крейсера, которого во время боя тщетно вызывал погибший противник.

Повидимому, замеченный дым был с парохода *Элеонора Воерман*—угольщика *Капа Трафальгара*, подошедшего к месту гибели своего товарища несколько часов спустя, т. к. он до-

ставил в Буенос-Айрес спасенных, где они и были интернированы.

*Carmania*, справившись с пожаром, направилась в Abrolhos Rocks, телеграфируя о помощи. Только на следующий день после полдня подошел *Bristol*, остававшийся с нею до появления *Cornwall*'я, который и отконвоировал *Carmania* в базу.

Два этих крейсера принимали участие в поиске на юг, предпринятом адм. Краддоком в предположении, что эскадра Шпее намеревается пройти Магеллановым проливом для операций против нашей торговли в этом районе. В день боя *Carmania* адмирал получил из Адмиралтейства инструкции, соответствующие его собственному взгляду на положение вещей.

Ему сообщалось, что *Canopus* находится на пути в Abrolhos и что из Средиземного моря на подкрепление идет *Defence*. Инструкцией предписывалось до прибытия *Defenc*'а держать при себе *Canopus*'а и не менее одного крейсера типа «графств», а также, оставив на севере силы достаточные для действий против *Дрездена* и *Карлсруэ*, сосредоточить на юге эскадру не слабее *Шарнгорста* и *Гнейзенау*. Эскадре надлежало базироваться на Фалкландских островах.

По сосредоточении ему следовало произвести осмотр Магелланова пролива, оставаясь в готовности пойти обратно в район р. Ла-Платы на случай, если разведка даст какие-либо указания в этом направлении [1]).

---

[1]) Телеграмма Адмиралтейства гласила:

«Крейсер *Good Hope*, через британское посольство в Рио-де Жанейро (отпр. 14 сентября 1914 г. 5 ч. 50 м. дня)»..

«Имеются серьезные основания предполагать возможность появления *Шарнгорста* и *Гнейзенау* в Магеллановом проливе или па западном побережьи Южной Америки». «Немцы возобновили торговое судоходство на западном побережьи Южной Америки».

«Оставьте силы достаточные против *Дрездена* и *Карлсруэ*. Сосредоточьте соответствующую эскадру для встречи *Шарнгорста* и *Гнейзенау*, базируйтесь на Фалкландские острова».

«*Defence* идет из Средиземного моря к вам на подкрепление, *Canopus* в пути на Abrolhos. До прибытия *Defence* держите при себе *Canopus* и один крейсер типа «графств».

«Как только закончите сосредоточение, осмотрите Магелланов пролив, оставаясь в готовности вернуться обратно в район р. Ла-Платы в случае соответствующих указаний разведки».

«Надлежит осмотреть якорные стоянки по соседству с Golfo Nuevo и Egg Harbour».

«Угольщики направлены на Фалкландские острова, решите—надо ли отправлять на юг угольщики с Abrolhos».

Полный ход *Canopus*'а 17 узлов, *Good Hope* и крейсеров типа «графств» более 22 узлов.

Иструкции адмирал Краддок получил в Santa-Catharina (250 миль к югу от. Рио-де Жанейро), где он только что встретился с отрядом кап. 1 р. Люса — *Glasgow*, *Monmouth* и *Otranto*. Отряд Люса, исполняя полученное приказание, шел в Магелланов пролив, чтобы перехватить *Дрезден*, но в пути получил сведения, что последний грузился углем близ Santa Catharina. Кап. Люс, не находясь в радио-телеграфной связи с адмиралом, мог действовать лишь по собственному усмотрению и решил идти назад, но полученные сведения оказались ложны. В действительности *Дрезден*, погрузив уголь 31 августа в Gill Bay, пошел дальше и, опасаясь идти в пролив, направился к мысу Горну и 5 сентября вошел в Orange-Bay, естественную удобную гавань, совершенно незаметную с моря на фоне снегов и глетчеров острова Hoste.

В то время все это, конечно, было неизвестно и адмирал решил идти в Магелланов пролив с *Good Hope* и отрядом Люса, оставив *Bristol* в дозоре в районе между Santa Catharina и Ла-Платой, а *Cornwall*'я между Рио-де Жанейро и мысом San Roque. *Carmania* должна была идти ремонтироваться после боя в Гибралтар под конвоем *Macedonia* и, таким образом, все Атлантическое побережье оставалось под наблюдением только двух крейсеров. На их долю приходилось громаднейшее пространство, причем район Пернамбуко оставался почти все время открытым, за исключением тех промежутков времени, когда *Cornwall*, крейсеруя, подходил к мысу San Roque. Хотя с получением новых известий о движении Шпее вопрос о Магеллановом проливе потерял свою остроту и инструкции Краддоку о сосредоточении на юге были быстро изменены, распределение сил на севере осталось по прежнему. Причина, послужившая к столь быстрой перемене инструкций, была следующая. В день отправления телеграммы с инструкцией адмирал Шпее появился на Самоа, откуда затем вышел по ложному курсу на NW, что и привело к мысли о его намерении вернуться в первоначальную базу.

Опасения за эскадру Краддока отпали и ему было сообщено, что нет надобности сосредоточиваться на юге, а «необходимо немедленно начать операции против германской торговли на западном побережьи Америки и в Магеллановом проливе». Для таких действий два регулярных и один вспомогательный крейсер считались достаточными.

Последние приказания застали Краддока у р. Ла-Платы, где он должен был грузиться углем, но жестокие штормы настолько задержали работу, что только 22 сентября он смог двинуться на юг.

В пути он получил сведения, убеждавшие в необходимости обратить внимание на западное побережье и не оставлявшие сомнений в пребывании там *Дрездена*.

Сведения исходили от капитана почтово-пассажирского парохода *Ortega*, встреченного Краддоком 25 сентября. Пароход был обстрелян, но неудачно у острова Cambridge трехтрубным крейсером, при котором находился угольщик. Он шел из Вальпарайзо с 300 французскими запасными, и когда подошел к острову и неожиданно попал под обстрел, то капитан решил не сдаваться, а попробовать уйти. Послав в кочегарку добровольцев на помощь кочегарам, он, дав самый полный ход, бросился в проход Nelson Strait, решив, что крейсер не отважится идти за ним, так как проход более чем опасен в навигационном отношении и почти непроходим из-за сильнейшего неправильного течения с множеством подводных скалистых рифов и банок.

По пароходу было сделано несколько безрезультатных выстрелов и доблестный капитан благополучно провел свой 8000 тонный пароход в Smith Channel и вошел в территориальные воды Чили.

Вряд ли могло быть сомнение, что крейсер был *Дрезден*, а угольщик *Баден*.

Повидимому, под влиянием этого сообщения, Краддок решил идти со своей эскадрой на западное побережье. К этому времени и Адмиралтейство получило новые сведения о *Дрездене* и ему была отправлена телеграмма на следующий день после встречи с пароходом *Ortega* (26 сентября). Когда именно Краддок получил эту телеграмму—осталось невыясненным. По сведениям Адмиралтейства, 25 сентября трехтрубный крейсер, вероятно, *Дрезден*, прошел Punta Galera близ Valdivia (в 800 милях вверх по чилийскому побережью) в направлении на север. В подтверждение этого сведения из частного источника сообщалось, что пароход *Зейдлиц*, стоявший в Вальпарайзо, спешно грузится углем. Два дня спустя английский пароход *Galicia* донес, что он заметил 26 сентября у Коронеля судно без огней, обменявшееся сигналом с немецким пароходом.

Все эти донесения указывали, что на западном побережьи неприятель начинает проявлять активность.

Знал ли все это адм. Краддок или нет—неизвестно, но он собрал свою эскадру у мыса Virgins и вошел в пролив с намерением собрать сведения о неприятеле в Punta Arenas. В пути он все время принимал радио-переговоры между немецкими военными и торговыми судами, но расшифровать

их не мог. Придя в Punta Arenas, от нашего консула он узнал, что, по всей вероятности, немцы базируются на Orange Bay; кроме того, консул сообщил, что недавно один из пароходов, стоявших в гавани, вышел в море с грузом скота и свежей провизии и через несколько дней вернулся обратно порожняком.

Все говорило за то, что наконец-то погоня приходит к концу, и адмирал решил немедленно нанести удар.

Сообщив находившемуся там чилийскому адмиралу, что он идет в Вальпарайзо, Краддок после полночи тихо снялся с якоря и с потушенными огнями вышел в море, взяв курс на пролив Cockburn. Пролив всегда считался опасным в навигационном отношении, последняя опись его была сделана в 1820 году, но нельзя было терять времени и адмирал решил рискнуть. Задача была не из легких, и справедливо писал Краддок, отмечая в донесении редкое знание дела и искусство своего флагманского штурмана, который провел эскадру мало обследованным проливом в туманную, с беспрерывными снежными шквалами погоду и провел с точным расчетом прибыть в Orange Bay к рассвету, вокруг мыса Горна внутрь Barneveldt Rocks ночью в снежный шторм.

Адмирал рассчитывал встретить в Orange Bay не только *Дрезден*, *Лейпциг* и *Нюрнберг*, но также обслуживающие их пароходы с углем и провизией, а так как залив имел несколько выходов, то было решено, что наши крейсера подойдут с разных направлений, а затем по условному сигналу бросятся в залив каждый с различного входа.

В заливе ничего не оказалось, он был совершенно пуст; шлюпка, отправленная на берег, не обнаружила никаких следов неприятеля.

Разочарование было полное и жестокое, но быстро обнаружился новый след врага. Радио-телеграф перехватил переговоры между чилийскими и перуанскими властями о появлении накануне двух германских крейсеров у южного побережья Перу.

Однако, до начала каких-либо действий необходимо было идти на Фалкландские острова грузиться углем. Только 3 октября *Glasgow* и *Monmouth* смогли снова выйти на присоединение к *Otranto* оставленному позади в проливе у Punta Arenas. Принимавшиеся ими радио указывали на присутствие каких-то неприятельских судов на островах Hermite к западу от мыса Горна и адмирал полным ходом пошел туда, назначив кап. 1 р. Люсу рандеву на запад от островов. Движение всех крейсеров сильно задерживалось свирепству-

ющими в этих водах штормами, достигающими в этот период времени необычайной силы. Снова ничего не было найдено. Приказав кап. Люсу возобновить поиск на север до Вальпарайзо с тем, чтобы также запастись свежей провизией и попытаться купить теплые вещи для команд, сам Краддок остался на *Good Hop*'е, чтобы еще раз заглянуть в залив Orange. Там он не нашел ничего кроме дощечки с надписью, что *Дрезден* был 8, 9 и 10 октября.

Общая обстановка тем не менее вырисовывалась с большей ясностью, т.-к. за день до ухода Краддока к островам Hermite радио-станция на о. Фиджи перехватила телеграмму с *Шарнгорста*, которая, как мы уже знаем, почти не оставляла сомнений, что Шпее идет на Восточный остров, а одновременно из Новой Зеландии сообщалось, что принято радио германского адмирала, вызывающая *Дрезден*. Адмиралтейство немедленно передало обо всем этом адмиралу Краддоку, предупреждая быть наготове встретить *Шарнгорст*, *Гнейзенау* и крейсер типа «Дрезден». Предписывалось также *Canopus*, прибывший в Abrolhos, присоединить к *Glasgow*, *Monmouth*'у и *Otranto* «для соединенных операций по защите торговли и поисков неприятеля». В случае, если бы адмирал уходил со своим флагманским крейсером, то на восточном побережьи надлежало оставить *Monmouth*. Охрана восточного побережья была необходима: торговое судоходство там только-что оправилось и интересы государства не допускали возможности нанесения ему нового удара, а между тем получилось сообщение с итальянского парохода, что он видел в районе Пернамбуко близ St. Paul Rocks давным давно исчезнувший *Карлсруэ*. Телеграмма, отправленная 5 октября, не застала Краддока на Фалкландских островах и получил он ее лишь 7 октября, выходя из Orange Bay обратно в свою базу для погрузки угля.

Задержки в получении телеграмм происходили уже не раз и с этим надо считаться при обсуждении всего того, что произошло впоследствии.

Дело в том, что телеграфная наша связь с юго-восточной частью Атлантического океана была очень ненадежна и медленна.

Мы имели радио-станцию на Фалкландских островах в порте Stanley, куда Урагвайское правительство допускало передачу шифрованных телеграмм с их станции в Cerrito близь Монтевидео, но из Punta Arenas чилийское правительство разрешало отправку официальных телеграмм только открытых. Помимо того затруднения углублялись еще тем

обстоятельством, что вся местность часто подвержена такому состоянию атмосферы, что приходилось ждать два, три дня, а иногда и неделю, пока можно было отправить радио.

Предварительное предупреждение Краддоку с извещением о бомбардировке Papieté и о выходе оттуда Шпее на северо-восток было отправлено Адмиралтейством 30 сентября, но он его так и не получил.

Выяснив, что *Дрезден* побывал в Orange Bay, Краддок почувствовал себя в затруднительном положении. Он представлял себе всю обстановку иначе, чем Адмиралтейство, и не сомневался, что в Лондоне не дооценивают сил адмирала Шпее. Не теряя времени он телеграфировал в Адмиралтейство свои соображения и выводы, сделанные после последнего похода в Orange Bay. Он указывал, что у немцев будет не один, а три крейсера, что ввиду этого он намерен сосредоточить на Фалкландских островах достаточное количество судов своей эскадры и что он приказал кап. 1 р. Люс не заходить за Вальпарайзо, пока местонахождение неприятельских крейсеров снова не будет обнаружено. Кроме того, он предлагал, чтобы *Cornwall*, охранявший район Рио-де-Жанейро—мыс San Roque, шел бы на юг, а на его место был послан *Essex* из состава северо-американской эскадры и спрашивал—присоединится ли к нему *Defence*. Последний был задержан на Мальте 16 сентября одновременно с появлением адм. Шпее на Самоа, то-есть через два дня после того, как Краддоку было послано извещение ожидать прибытия в свое распоряжение *Canopus*'а.

18 сентября *Defence* отправили в Дарданеллы, но адмиралу об этом не сообщили.

Стратегическое положение вызывало еще большие опасения начальника южно-американской станции. Имея только одну эскадру на западном побережьи, он не видел возможности разрешить проблему, стоящую перед ним. В следующей своей телеграмме он указывал, что считаясь с наличием у неприятеля броненосных и не менее 3-х легких крейсеров необходимо иметь силы на обоих сторонах материка, чтобы принудить его к бою.

В случае посылки сосредоточенной эскадры на западное побережье, неприятель, избегнув встречи с нею, сможет уничтожить все угольные станции на Атлантическом побережьи, и лишив нас этим возможности его преследовать, получит возможность свободно пройти в Вест-Индию.

Обе телеграммы были отправлены 8 октября, но почти неделю он не получал на них ответа.

Состояние атмосферы не давало возможности вступить в телеграфную связь с адмиралом. Вторая его телеграмма получилась в Лондоне 11 октября, первая только к вечеру 12-го.

Как раз в это время для Адмиралтейства наступили очень трудные минуты: морская дивизия заканчивала отступление из Антверпена, грозила опасность эвакуации Остенде и срочной посадки обратно на суда VII пехотной и III кавалерийской дивизий, активность неприятельских подводных лодок сказывалась все больше и больше, а к довершению забот транспорты с канадскими войсками были накануне входа в Канал.

Естественно, что при таких обстоятельствах понадобился день-другой для выработки плана, соответствующего представлениям адм. Краддока. Помимо угрозы Вест-Индии и нашей южно-американской торговле, эскадра Шпее была опасна еще в других отношениях. Беспокойство вызывала Камерунская экспедиция: организация базы в Duala еще не закончилась, а операции по завладению пунктов, на которые отступили немцы, начались. Наступление повела колонна под общим командованием полк. Джоржеса вдоль реки Ibassi. Действующая соединенно с сухопутными частями флотилия имела в своем составе помимо шести вооруженных речных пароходов, землечерпалку с р. Нигер и лихтер, оба вооруженных 6″ морскими пушками, отряд матросов в 100 чел. и одно полевое орудие. Флотилией командовал старший офицер крейсера *Challenger* кап. 2 р. Митфорд, сухопутными частями— подполк. Воугхан.

Сухопутный отряд состоял из 8 рот туземной пехоты, полуроты сапер и 600 туземцев носильщиков.

Выйдя из Duala рано утром 7 октября и легко преодолев оказанное им сопротивление, войска на следующее утро были высажены для атаки в трех милях ниже города. В 11 ч. 30 м. утра началось наступление, однако, совершенно безуспешное из-за сильного ружейного и пулеметного огня неприятеля, укрывшегося в зарослях. Огонь этот был прекращен нашими 6″ орудиями и была сделана еще попытка наступления, но также неудачно. Войска к этому времени настолько измучились от жары, что полк. Джоржес решил на ночь вернуть их обратно на суда. Это удалось сделать без потерь в личном составе, но пострадала флотилия, лишившаяся одного парохода. Он так сильно засел на мели, что его пришлось бросить.

При обсуждении положения выяснилось, что будет разумнее отступить обратно в Duala для реорганизации всего

отряда на основании полученного опыта, что и было выполнено.

Разведочные отряды на реках Sanada и Nyong, отправленные для выяснения возможности соединения с французскими частями, наступавшими на Edea, также успеха не имели.

Обе неудачи привели к окончательному выводу, что пока база в Duala не будет безопасна от нападения с моря, совершенно нельзя сказать, когда удастся покорить колонию.

Более серьезно обстояло дело в германской Южной Африке. Намерение высадить колонну на севере в Walfisch Bay оставили в виду недостаточности морских средств для двух таких пунктов, как Walfisch и Luderitz Bay. После некоторой задержки, вызванной отправлением гарнизонов мыса Доброй Надежды в Англию, колонна из Luderitz Bay была на месте, а последние эшелоны для Англии ушли под конвоем *Astraea*.

Колонна, базировавшаяся на Port Nolloth под командой ген. Люккина и оперировавшая на южной неприятельской границе, принуждена была остановиться. Вызывало большое сомнение, сможет ли генерал выполнить предусмотренную планом задачу, считаясь с оказываемым неприятелем сопротивлением. Попытка дальнейшего наступления делалась явно неразумной, так как с очевидностью выяснилась ненадежность частей правого фланга, которыми командовал полк. Маритц.

Союзное правительство предложило новый план, по которому надлежало все наличные силы собрать в один ударный отряд в Luderitz Bay и действовать только из этого пункта, для чего к имеющимся уже там войскам придать ядро из войск ген. Люккина и влить свежие части с мыса Доброй Надежды.

В дальнейшем план намечал формирование при первой возможности новой колонны, долженствующей начать наступление из Walfisch Bay вдоль железной дороги. Дороги не имелось и ее предполагалось построить до Swakopmund.

Принятие плана означало, что все суда эскадры мыса Доброй Надежды будут совершенно поглощены конвойной службой и охраной баз, но Адмиралтейство согласилось.

Таким образом, появлялся еще пункт в качестве вероятного об‘екта действий адм. Шпее, причем обстановка здесь очень скоро оказалась весьма угрожающей. За два дня до получения последних двух телеграмм Краддока, то-есть 10 октября, когда было решено приступить к выполнению намеченного плана, положение дел в Южной Африке резко изменилось. Полк. Маритц перешел со своими войсками к неприятелю и

угрожал захватом территории Союза с целью произвести государственный переворот. Последние эшелоны регулярных войск находились в море, на пути в Англию, войска Союза были втянуты на территорию неприятеля и появление при таких условиях эскадры Шпее на побережьи могло легко привести к самым печальным последствиям.

Первой мерой Адмиралтейства была отправка л. к. *Albion*'а, находившегося с адм. Стоддартом на о. Вознесения, с приказаниями ждать инструкции с мыса Доброй Надежды.

Адм. Кинг-Холл не замедлил вызвать *Albion*'а на охрану Walfisch Bay взамен вспомогательного крейсера *Kinfauns Castle.* Дальнейшее передвижение войск было приостановлено, по всему Союзу об'явлено военное положение. Правительство обратилось с просьбой дать в его распоряжение крейсер *Hyacinth* и два вспом. крейсера *Kinfauns Castle* и *Armadale Castle.*

Адмирал Джаксон, продолжавший сохранять за собой высшее руководство заокеанскими операциями, согласился на просьбу, но обратил внимание на желательность непосредственных мер против *Шарнгорста* и *Гнейзенау.* Было крайне важно, чтобы они не прошли в южно-американские воды незамеченными, и, по мнению адмирала, надлежало собрать на Фалкландских островах эскадру достаточной силы для боя с германской и в достаточном числе для наблюдения за всеми портами, не снабженных радиотелеграфом.

В отношении последнего соображения кое-что уже было сделано; крейсер *Kent*, только что закончивший испытание механизмов перед началом кампании, получил приказание следовать не на северо-американскую станцию через острова Зеленого мыса, а итти на присоединения к южно-американской эскадре.

Адмиралтейство, при разработке плана для южно-американских вод, пошло на известного рода компромисс. Не было сформировано двух эскадр, как то предлагал Краддок, но в то же време план не был рассчитан и только на силы одной эскадры.

12 октября после всестороннего обсуждения обстановки одна сторона вопроса была выяснена с очевидностью—операции против неприятельского торгового судоходства на западном побережьи должны быть приостановлены. Все внимание надлежало сосредоточить на эскадре Шпее и только на ней, а потому диспозиция судов в Южной Америке должна быть такова, чтобы насколько возможно предупредить прорыв неприятеля без боя в Атлантический океан.

Как и указывал сам Краддок, посылка нашей эскадры к берегам Чили легко могла бы дать возможность неприятелю пройти и отдать в его распоряжение все угольные станции в Атлантике на неопределенное время.

В результате всего, адмиралу была отправлена 14 октября телеграмма, в коей сообщалось, что намеченное им сосредоточение *Good Hope*'а, *Canopus*'а, *Monmouth*'а, *Glasgow* и *Otranto* «для соединенных операций» одобряется. В дальнейшем сообщалось о формировании для района р. Ла-Платы второй эскадры под флагом адм. Стоддарта, который на *Carnarvon*'е прибудет в Монтевидео. В состав этой эскадры войдут, кроме флагманского, крейсера *Cornwall*, *Bristol*, два вспом. крейсера *Macedonia* и *Orama*, а также и *Defence*, снова отзываемый из Средиземного моря. Что же касается *Essex*'а—то он остается в Вест-Индии.

Краддок, в своем представлении Адмиралтейству, предлагал сосредоточить эскадру на Фалкландских островах, но с получением сообщения о сформировании второй эскадры и принимая во внимание упомянутые в телеграмме слова «соединенные операции», повидимому, вывел заключение, что полученные им приказания от 5 октября остаются в силе другими словами, что ему надлежит сосредоточить эскадру на западном побережьи для «защиты торговли и для поисков неприятеля», действуя соединенно с вновь сформированной эскадрой.

Сосредоточение эскадры, однако, задержалось и не могло состояться по двум причинам.

Отряд кап. 1 р. Люса был поглощен поиском у чилийских берегов, который производился во исполнение ранее полученного им приказания.

После безрезультатного осмотра Hermite Islands он пошел далее на север, оставив *Otranto* для защиты секретной угольной базы близ западной оконечности пролива; 14 октября Адмиралтейством была получена от него телеграмма, сообщавшая, что *Glasgow* и *Monmouth* находятся у Коронеля, следуя в Вальпарайзо за провизией. На следующий день, прибыв туда, он донес о множестве германских пароходов, заполнивших гавань, из которых некоторые выходили в море для снабжения своих крейсеров.

Получив от местных правительственных властей заверение о неповторении в будущем подобных случаев, Люс, не сообщая своего назначения, вышел в секретную базу ожидать прибытия флагмана и *Canopus*'а.

Вторая причина задержки в сосредоточении был сам *Canopus*. Адмиралтейство рассчитывало на его приход на Фалкландские острова к 15 октября, но ошиблось в расчетах.

Штормовые погоды задержали его на целую неделю, а затем потребовалась трехдневная переборка механизмов прежде, чем он смог снова выйти в море.

Недостаточный ход этого корабля составлял одну из главных забот адм. Краддока; он считал, что *Canopus* не сможет быть ему полезен в достижении цели, поставленной Адмиралтейством, как он лично ее понимал.

Относительно местопребывания своей эскадры, Краддок сделал правильный вывод из последней телеграммы, т. к. Адмиралтейство, узнав, что *Glasgow* в Вальпарайзо, не приказало кап. 1 р. Люс, итти на Фалкландские острова, а подтвердило распоряжение не подыматься далее на север.

Идея адмирала Джаксона о сосредоточении всех наличных сил на Фалкландских островах не была приведена в исполнение и Краддок приготовился перейти на западное побережье как только присоединиться *Canopus*, но делал это не без тяжелого чувства. 18 октября, по получении известий, что старый корабль задержался, он телеграфировал в Адмиралтейство, предупреждая, что имея при себе *Canopus*'а эскадренный его ход не превысит 12 узлов, но выражал надежду, что обстоятельства помогут ему принудить неприятеля к бою. Последние его слова показывают, что выражение «искать неприятеля и охранять торговлю» понималось им не в смысле обнаружения неприятеля, но обязательно как приказание вступить в бой.

22 октября, как только показался *Canopus*, он снялся с якоря для присоединения к остальным судам эскадры в западной своей базе. Он не мог ждать, опасаясь, что неприятель его перегонит, срок прибытия которого, по его рассчетам, уже истек.

Решив итти вокруг мыса Горна, дабы не дать возможности Шпее ускользнуть незамеченным, он приказал *Canopus*'у встретить его на другой стороне, пройдя проливом. Расчеты движения германской эскадры были довольно точны.

Шпее прибыл на Восточный остров, где к нему присоединились *Лейпциг* и *Дрезден*. После шестидневного отдыха, 18 октября он снялся с якоря и пошел на пустынный остров Mas-a-fuera, расположенный в 500 милях на запад от Вальпарайзо.

Там он должен был встретить угольщиков и пароходы со снабженисм, поджидавшие его до того в чилийских портах.

---

## ГЛАВА XXIV.

## Новые выступления «Карлсруэ», «Эмдена» и «Кенигсберга».

В день ухода адмирала Краддока с Фалкландских островов обстановка в южно-американских водах осложнилась новым появлением *Карлсруэ*. Считали, что он присоединился к эскадре Шпее в Тихом океане, но в действительности этого не было.

Со времени известий о захвате парохода *Bowes Castle* никаких определенных сведений о *Карлсруэ* не имелось, но так как многие пароходы, зафрахтованные южно-американскими фирмами, не прибывали по назначению, Адмиралтейство делало все возможное, чтобы обнаружить крейсер. Всякий слух о *Карлсруэ* проверялся самым тщательным образом, но все старания нашей разведки не приводили до сих пор ни к чему. Только теперь выяснилось, что до потопления *Bowes Castle* он, встретившись на острове Порто-Рико с пароходом Гамбург-Американской компании *Патагония*, приказал ему доставить уголь с о. Фомы в условленное рандеву у о. Барбадоса. С Барбадоса они совместно пошли вдоль берегов Бразилии к устью Амазонки, где *Карлсруэ* принял с *Патагонии* уголь, а затем оба направились к о. Sao-Joao. В Curaçao их ожидал небольшой угольщик *Штадт Шлезвиг*. Приняв с последнего уголь, командир *Карлсруэ*, кап. 2 р. Кёлер, пересадил на него экипаж потопленного п/х. *Bowes Castle* и отправил *Шлезвиг* в Maranham. Наметив себе районом действия район у Fernando Noronha, как наиболее оживленный, *Карлсруэ* 30 августа снова принял уголь в укромной якорной стоянке между Clara и мысом San Roque, а 31 августа вошел в связь с германскими почтово-пассажирскими пароходами *Асунсион*, *Рио-Негро* и *Крефельд*, высланными из Бразилии ему навстречу. Пароходам было назначено рандеву у Rocas Reef, куда и направился *Карлсруэ* вместе со своим постоянным угольщиком *Патагония*.

В этом пункте ему очень посчастливилось. Только за два дня до его прихода сюда заходили в поисках *Дрездена Glasgow*, *Monmouth* и *Otranto*, но, не обнаружив ничего подозрительного, ушли на юг, тем более, что сильнейший сулой в бухте говорил за то, что вряд ли неприятель изберет это место в качестве базы.

Подходя к Rocas Reef, *Карлсруэ* захватил ценный для себя приз—английский пароход *Strathroy* с 5000 тонн угля для бразильского правительства. Повидимому, командир *Карлс-*

*руэ*, как и предполагал кап. 1 р. Люс, нашел якорное место неудобным, так как 1 сентября отправил *Strathroy* под конвоем *Патагонии* в свою другую секретную базу на запад от мыса San Roque. Оттуда *Патагония* должна была доставить почту в Пернамбуко, но дальнейшее движение парохода так и осталось неизвестным.

*Карлсруэ* с пароходом *Крефельд* в роли разведчика пошел на север к Fernando Noronha. Его шансы на успех увеличивались еще тем обстоятельством, что по близости находился вспомогательный крейсер *Кронпринц Вильгельм*, который уже с 6 августа крейсеровал самостоятельно. 27 августа последний остановил для осмотра русский парусный барк на линии Азорские острова — Rocas Reef в 1000 милях от Азорских островов и, видимо, слышал *Карлсруэ*. Несмотря на его вызовы, которые слышал *Карлсруэ*, последний не отвечал, опасаясь привлечь внимание наших крейсеров, переговоры которых принимались его радио-станцией.

Опасения были вполне уместны, т. к. если бы адм. Стоддарт имел лишний свободный крейсер, район этот охранялся бы лучше.

Тем не менее в разное время перед ними здесь побывали *Glasgow* с *Monmouth*'ом, затем *Macedonia* проходила на его пути к новому своему назначению, а 1 сентября сюда был направлен Стоддартом для осмотра района *Cornwall*. Независимо от этого здесь была эскадра Краддока на пути в Южную Америку.

4 сентября Стоддарт получил приказание отправить *Canopus* и *Cornwall* на южно-американскую станцию. Таким образом, все эти суда перебывали в водах, где оперировал *Карлсруэ*.

Вначале *Карлсруэ* пароходов не встречал, но уже 3 сентября он захватил пароход *Maple Branch* с 4000 тонн самого разнообразного груза, весьма полезного для *Карлсруэ*. По перегрузке всего, что требовалось, пароход был утоплен.

*Кронпринц Вильгельм* действовал в это время не менее удачно: не получая ответа на вызовы, он пошел на юг и 4 сентября в 200 милях к западу от Пернамбуко, вне обычного пути следования торговых судов, захватил и потопил пароход *Indian Prince*, шедший с грузом кофе, резины и других товаров из Бразилии в Нью-Йорк.

После этого он бесследно исчез на долгий промежуток времени. Не встретив в последующие трое суток никого более, *Карлсруэ* ушел в свою базу грузиться углем со стоящего там парохода *Strathroy*.

Насколько удача сопровождала *Карлсруэ* за этот период видно из того, что в тот момент, когда он насыщал себя грузом с п/х *Maple Branch*, Краддок на *Good Hope* проходил всего в 50 милях от него на пути из St. Paul Rocks в Пернамбуко с заходом в Fernando Noronha. Также и *Cornwall*, осмотрев St. Paul Rocks и продолжая свой поиск дальше, оказался на таком же расстоянии от *Карлсруэ* в момент потопления *Maple Branch*, к сожалению, повернув затем, чтобы итти грузиться углем в Сиерра-Леоне. Далее, получив инструкцию присоединиться к южно-американской эскадре и, идя на Пернамбуко, этот крейсер еще раз разошелся с *Карлсруэ*, который в это время шел в свою базу на побережьи Бразилии. Также удачно разошелся он и с вспом. крейсером *Carmania*, возвращаясь на свою позицию после погрузки угля с *Strathroy'я*.

10 сентября *Карлсруэ* был снова в прежнем районе, имея с собой на этот раз пароходы *Рио-Негро* и *Крефельд* в качестве разведчиков.

Четыре дня его крейсерства были безуспешны, но на пятый, в 6 часов утра он захватил пустой пароход - рефрижиратор *Highland Hope* в 5000 тонн; пароход шёл без огней, но курсом, слишком близким к общепринятому в этом районе.

В это время небольшой испанский пароход, заметивший группу судов, запросил их по радио об их флаге и назначении, на что получил ответ — «английский конвой». Приближавшийся к этому району *Canopus*, принявший этот ответ, просил испанский пароход показать свое место. Почувствовав, что облюбованный им район становится опасным, *Карлсруэ*, не теряя ни минуты, потопил пароход и скрылся. Новым районом операций командир *Карлсруэ* избрал путь торговых судов между Нью-Иорком и Южной Америкой в 300 милях от своей прежней позиции. Здесь ему вначале не посчастливилось и он уже собирался уходить для погрузки угля, когда был усмотрен английский п/х *Indrani* с 7000 тонн угля, шедший из Виргинии в Рио-де-Жанейро, держась далеко от «большой дороги». Застрахованный в 62.000 фунтов стерлингов, не считая груза, он представлял собой весьма ценный приз. Однако, из радио своего консула в Пернамбуко крейсер узнал, что этот уголь закуплён консулом как раз для него. Пересадив на *Indrani*, переименованного в *Хофнунг*, призовую команду и оставив на нем часть экипажа, состоявшего из китайцев, *Карлсруэ* со своим разведчиком *Асунсион* пошел в базу, оставив с призом двух дру-

гих развецчиков—*Крефельда* и *Рио-Негро*. Этот период крейсерства не был для *Карлсруэ* особенно продуктивным: ускользнув от Краддока на второй день войны и прокрейсеровав 4 недели, он захватил лишь 5 пароходов.

20 сентября, соединившись с *Крефельдом* и *Рио-Негро*, он снова вернулся на первоначальную позицию у Fernando Noronha и в течение 21 и 22 сентября захватил голландский пароход *Maria* и два английских—*Cornish City* и *Rio-Iguassi*. Все три были утоплены, в том числе и нейтральный *Maria*.

Одновременно был остановлен итальянский пароход *Ascaro*, но отпущен; от него по приходе в St. Vincent и узнали о том, где именно оперирует *Карлсруэ*. Остановленный крейсером на пути в Буэнос-Айрес шведский пароход никому об этом инциденте ничего не сообщил. Краддок в это время шел к югу, ожидая Шпее. *Cornwall*, *Bristol* и *Macedonia* оставались на севере, но район их был ограничен мысом San Roque и *Карлсруэ* мог оперировать спокойно.

С 22 по 28 сентября он не встретил никого и снова пошел грузиться углем, но в пути встретился с *Асунсионом* и принял с него уголь в море.

*Асунсион* вез последний уголь с *Strathroy*'я, который был затем потоплен.

Окончив погрузку, *Карлсруэ* снова отправился на прежнюю позицию, послав своего разведчика к побережью за новостями. 2 октября *Асунсион* вернулся с известием, что Краддок ушел на юг и что *Carmania* потопила *Кап Трафальгар*.

Чувствуя себя сравнительно в безопасности, *Карлсруэ* перешел на новую позицию к западу от «большой дороги» в 100 милях от St. Paul Rocks. Не встречая никаких пароходов и сообразив, что они уклоняются от обычного пути, командир *Карлсруэ* отправил *Крефельд* на сорок миль в сторону на линию Лас-Пальмас—Пернамбуко. 5 октября, заметив на горизонте дым, он настиг пароход *Farn* с 6000 тонн английского угля.

Имея палубы, заваленные углем, *Карлсруэ* послал *Farn*'а нетронутым в рандеву, где стоял *Асунсион*, намереваясь затем отправить уголь для Шпее, как только его место станет ему известным. Услыхав после захвата сравнительно близкие переговоры наших крейсеров, *Карлсруэ* перешел со своим отрядом несколько к востоку, что было весьма своевременно, так как в то время *Bristol* осматривал побережье Бразилии, а *Macedonia* и *Cornwall* крейсеровали совсем

близко. 6 октября они посетили Rocas Reef, затем *Cornwall* заходил в Fernando Noronha и, выйдя оттуда в St. Paul Rocks, 7 октября утром прошел то самое место, где был захвачен *Farn*.

Потревожившие *Карлсруэ* радио принесли ему вместе с тем счастье, так как, склонившись к востоку, он как раз попал в «струю» торговых судов: 6 и 7 октября им были потоплены пароходы *Niceto de Larrinaga* и *Lynrowan* с зерном из Буенос-Айреса в Лондон и Ливерпуль, а 8 и 9 октября *Cervantes* и *Pruth* с зерном же для портов западного побережья. После этого он повернул на запад на соединение с *Асунсион* и *Farn*.

Подходя к рандеву, он заметил здесь не два, а три судна, причем один из пароходов, при его появлении, быстро начал уходить; недоразумение скоро выяснилось: уходивший пароход был *Асунсион*, принявший *Карлсруэ* за неприятеля, а третий пароход был захваченный английский — *Condor*, введенный в заблуждение тем, что *Farn* поднял английский флаг. *Condor* пошел на уловку, приблизился и был захвачен с богатым грузом провизии, динамита и смазочных материалов, особенно необходимых для врага.

Произведя в течение 12 и 13 октября разгрузку *Condor*'а, *Карлсруэ* его утопил.

Прежде всего надо было решить вопрос с экипажами захваченных призов, которых набралось на *Крефельде* свыше 400 человек 22 различных национальностей, тем более, что с ними уже происходили недоразумения на почве продовольствия. Не взирая на опасность обнаружить свое местопребывание, кап. Кёлер решил 13 октября отправить *Крефельд* на Тенериф с приказанием войти туда не ранее 22 октября. Командир *Карлсруэ* считал, что эти дней 10 он сможет спокойно оставаться на своем месте, но на самом деле его район был уже известен. 28 сентября *Ascaro*, итальянский пароход, остановленный им у Fernando Noronha, прибыл в St. Vincent (на островах Зеленого Мыса) и сообщил о происшедшем. Район, где оперировал *Карлсруэ*, входил в ведение Стоддарта, но он ничего не мог отделить туда и потому там действовали только три крейсера Краддока. Как только Стоддарт узнал о походе последнего в Тихий океан на встречу Шпее, он донес Адмиралтейству о своем намерении осмотреть этот район с *Carnarvon*'ом, *Albion*'ом, *Marmora* и *Empress of Britania*.

Сообщение Стоддарта почти совпало с телеграммой Краддока о необходимости сформирования второй эскадры и еще

до своего ухода Стоддарт получил приказание итти в Пернамбуко, где вступить в должность «старшего морского начальника района севернее Монтевидео». По прибытии с *Carnarvon*'ом в Монтевидео, ему надлежало с *Carnarvon*'ом, *Bristol*'ем и *Orama* занять позицию для охраны торгового пути в этот порт. Из Средиземного моря в его распоряжение посылался «для подкрепления на случай надобности сосредоточить силы против германской эскадры Тихого океана, буде последней удастся пройти незамеченной Краддоком», крейсер *Defence*.

Тем временем *Карлсруэ* продолжал оперировать к северу от Fernando Noronha и 18 октября потопил пароход *Glanton* с углем, оставаясь после этого в том же районе еще 6 дней. Таким образом, если бы адм. Стоддарт получил разрешение произвести поиск по намеченному им первоначальному маршруту, он неминуемо бы встретился с *Карлсруэ* и его отрядом.

Выйдя на *Carnarvon*'е из St. Vincent'а 15 октября, адм. прошел в 3 ч. 30 м. дня 22 октября в 10 милях от места потопления *Glanton*'а.

Немцы находились по близости, но остались необнаруженными, так как курс *Carnarvon*'а был проложен на Пернамбуко.

К 22-му октября *Карлсруэ* с отрядом ушел, рассчитывая, что к этому времени с приходом на Тенериф *Крефельда* его местопребывание станет известным; к тому же его смущали радио наших крейсеров, присутствие которых он считал очень близким, хотя фактически наши суда были дальше от него чем когда-либо.

*Defence* только что вышел из St. Vincent'а, а Стоддарт прибыл в Пернамбуко, где и узнал из источника, заслуживающего доверия, что *Карлсруэ* 20 октября принимал провизию на побережьи к востоку от Macau в 70 милях на запад от мыса San Roque.

Для осмотра этого пункта был отправлен *Bristol*, грузившийся углем в Abrolhos Rocks; в помощь ему был дан вспом. кр. *Edinburgh Castle*, находившийся на пути в Пернамбуко.

В Abrolhos Rocks стоял также и *Cornwall*, охраняя базу, пока *Macedonia* грузилась углем и перебирала механизмы.

Кап. Кёлер не мог, конечно, знать всех этих обстоятельств, а потому, считая опасным оставаться в прежнем районе и находя необходимым дать улечься панике, охватившей судоходство (за последнее время он встречал лишь нейтральные

пароходы, английские же шли, сильно уклоняясь в сторону), он решил перенести свою деятельность в воды Вест-Индии.

В германском плане войны водам этим, повидимому, придавалось большое значение, так как здесь имелось две угольные станции: одна в Plana Cays на о. Bahamъs, а другая в 250 милях к востоку от Тринидата.

Обе были обнаружены 12 сентября крейсером *Berwick*, при чем в последней было захвачено три немецких парохода. Известно ли было кап. Кёлеру об их захвате—осталось невыясненным.

Решив уходить в Вест-Индию, Кёлер задержался еще немного на прежнем месте и был вознагражден: 23 октября он потопил пароход *Hurstdale* с 5000 тонн кукурузы.

Не встретив никого на следующий день, он 25 октября пошел по новому назначению вместе с пароходом *Farn*, отправив остальных (*Рио-Негро*, *Асунсион*, *Индрани*) в условное рандеву. На станции Канарские острова—острова Зеленого Мыса с уходом 15 сентября Стоддарта оставался лишь крейсер *Highflyer* (кап. 1 р. Буллер).

Но и он вскоре потребовался на смену *Astraea* для конвоирования транспортов, следовавших от мыса Доброй Надежды, так как *Astraea* уходила для операций в германской юго-западной Африке.

На весь район оставалось лишь три вспомогательных крейсера, когда получились сведения, что в Лас-Пальмасе стоит немецкий угольщик в ожидании, повидимому, *Карлсруэ*.

По получении этого сообщения крейсеру *Kent* было приказано не итти на соединение с Краддоком, а поступить в распоряжение кап. 1 р. Буллера и принять конвой от *Astraea* с тем, чтобы, дойдя до района, охранявшегося эскадрой адм. Де-Робека, сдать конвой кр. *Vindictive* и, вернувшись, осмотреть Канарские острова. Всп. кр. *Victorian*, прибывший 21 октября в Лас-Пальмас, после ремонта в Гибралтаре, узнал, что угольщик ушел и что ночью в море были видны сигналы, вероятно, с *Карлсруэ*.

*Victorian* поспешил на встречу к приходившему в это время с транспортами *Kent*'у и в темноте разошелся с другим немецким угольщиком — пароходом *Валхалла*, который благополучно прибыл на Тенериф, также как и первый угольщик, оказавшийся пароходом *Крефельд*.

О том, что на последнем были экипажи, не менее чем с 13 пароходов, потопленных *Карлсруэ* в промежуток времени с 31 августа по 1 октября, стало известным не сразу—испанские власти почему-то скрывали это в течение 14 часов.

Приход *Крефельда* указывал на необходимость немедленно принять самые энергичные меры, но решить сразу, какие именно необходимы—было не легко.

Казалось вполне вероятным, что *Карлсруэ* перенес свою деятельность в район станции Канарских и Зеленых островов, опасаясь быть обнаруженным на прежнем месте.

Для охраны этого района пришлось обратиться к адм. Де Робеку, охранявшему район побережья Испании. Не взирая на всю трудность охраны побережья с силами, находившимися в его распоряжении, адмирал все-таки с'умел произвести поиск на Азорские острова, где захватил пароход Гамбург-Американской Компании *Graecia*, в течение месяца поджидавшего кого-либо из своих крейсеров и постоянно посылавшего вызовы по радио-телеграфу.

Значительную помощь в этом Де-Робеку оказало назначение, специально для конвойной службы между Англией и Гибралтаром, крейсеров *Bacchante* и *Euryalus*, без коих он оказался бы связанным конвоированием транспортов не только с мыса Доброй Надежды, но также и из портов Средиземного моря. Осмотрев Азорские острова, Де-Робек на своем флагманском крейсере *Amphitrite* отправился на Канарские острова и там остался.

Поведение испанских властей, крайне небрежно смотревших на дело интернирования германских вспомогательных судов, побудили адмирала не уходить оттуда, пока он не добьется точного урегулирования этого вопроса.

Принимая во внимание весьма сильное немецкое влияние, надо отдать справедливость адмиралу, что он чрезвычайно быстро справился с этой задачей.

Здесь, как и повсюду, успешность охраны торговли на море в значительной степени зависила от недопущения передачи радио-телеграмм неприятельским крейсерам и в этом направлении ему пришлось выдержать большую борьбу. Де-Робек выяснил, что чины германского и австрийского консульства польз ются частной радио-станцией, отправляя информационные сообщения. Подобной привилегией консулы обычно не пользовались и она никакой необходимостью не вызывалась, так как телеграфные кабели были в полной исправности.

Одно из таких радио, посланное для *Карлсруэ*, было перехвачено *Victorian*'ом и наше министерство иностранных дел протестовало в Мадриде.

Испанское правительство оправдывалось тем, что привилегия посылать шифрованные радио распространяется на всех

вообще консулов, а не только на германских и австрийских, но мы не могли согласиться с такой точкой зрения, полезной только одной стороне. После дальнейших переговоров испанское правительство уступило и радио-телеграфные переговоры были запрещены.

Район Канарские—Зеленые острова был обеспечен от возможного нападения, но в районе мыса Доброй Надежды положение значительно ухудшилось.

Восстание, поднятое полк. Маритцом, распространялось с угрожающей быстротой. К Маритцу присоединились генерал Бейерс, оставивший с об'явлением войны должность командующего войсками Союза, и Девет. Девет подымал буров с намерением восстановить старую Республику.

Генерал Бота лично вступил в командование верными войсками, но положение было столь серьезно, что его нельзя было предоставить собственным силам. Помощь могла придти только из Новой Зеландии. Ново-зеландские транспорты только что прибыли в Австралию под конвоем *Minotaur*'а, *Ibuki*, *Philomel*'я и *Pyramus*'а и сосредоточивались в Albany, где два последних крейсера сменялись *Melbourn*'ом и *Sydney*'ем.

25 октября наше правительство решило использовать эту силу для восстановления положения в Южной Африке, для чего всему отряду надлежало следовать не через Суэцкий канал, а вокруг мыса Доброй Надежды.

28 октября были сделаны окончательные распоряжения в связи с новым направлением. Транспорты были распределены на три группы соответственно их ходу и запасам угля. Изменение маршрута нарушало план обще-имперского сосредоточения войск, но другого выхода не было. Однако, тревога продолжалась недолго—генерал Бота разбил восставших у Rustenberg'а Маритц и Бейерс бежали к немцам и восстание было ликвидировано. 30-го октября транспорты получили приказание следовать через Коломбо.

Возвращение к первоначальному плану не улучшило дело охраны района мыса Доброй Надежды, продолжавшей оставаться далеко неудовлетворительной, однако, ослаблять конвой было нельзя, хотя по близости и могли находиться только *Кенигсберг* или *Эмден*. Последний только что дал о себе знать настолько громко, что совершенно подорвал авторитет местных морских сил [1]).

Впечатление от этого выступления *Эмдена* усугублялось тем, что после его последних успехов у Миникоя в конце

---

[1]) См. карту 10.

сентября наши операции по отысканию неуловимого крейсера были безуспешны.

9 октября адм. Джеррам получит сведения о греческом пароходе, укрывающемся на острове Pulo Tapak на западном берегу Суматры, и немедленно приказал кап. 1 р. Гранту произвести разведку. Отправленный *Yarmouth*, прибыв в Pulo-Topak 12-го октября, нашел там двух угольщиков *Эмдена*— *Pontoporos*'а и *Маркоманию*.

Первый был отправлен сюда кап. фон Мюллером после его набега на Мадрас, а *Маркомания* пришла после того, когда *Эмден*, приняв с нее уголь, ушел с Миникоя в Архипелаг Чагос на Маладивских островах в сопровождении приза парохода *Buresk*.

В момент прихода *Yarmouth*'а *Маркомания* принимала уголь с греческого парохода.

*Pontoporos* был уведен в Пенанг, а *Маркомания* потоплена. Одновременно с этими событиями кап. 1 р. Грант с *Hampshir*'ом и *Empress of Asia*, осмотрев Лакадивские и Маладивские острова, спустился на юг до Male и прошел к югу от Цейлона.

Последние слухи об *Эмдене* сводились к тому, что между 28 сентября и 1 октября он грузился углем у Felidu Atoll

После отыскания нами германских угольщиков, кап. Грант считал наиболее вероятным местонахождением *Эмдена* район к югу от островов Чагос и решил итти в Diego Garcia. Здесь находилась угольная станция, которой прежде обычно пользовались все пароходы, занятые перевозкой мороженого мяса из Австралии в Англию. 13 октября Грант пошел по избранному им направлению совместно с *Empres of Asia*.

В эти дни *Эмден*, погрузившись в последний раз с *Маркомании* углем в Felidu Atole, направился в Diego Garcia. Не встретив никого на этом пути, так как в его распоряжении находилась введшая его в заблуждение относительно путей, принятых торговыми судами, старая карта, германский крейсер 9 октября вошел в Diego Garcia для погрузки угля с *Buresk*'а.

Здесь кап. фон Мюллер встретил прием, какого он никогда не мог ожидать. Жители этой пустынной английской колонии, не имея понятия о начале военных действий, оказали неприятельскому крейсеру самое широкое гостеприимство и полное содействие.

10-го утром *Эмден* снялся с якоря и пошел в поиски призов на север, проложив курс на встречу нашим двум крейсерам. К несчастью в то время, когда *Эмден* проходил

острова, Грант держался к западу на прямом курсе Коломбо-Чагос и противники разошлись в расстоянии около 300 миль.

15 октября кап. Грант узнал печальную действительность и немедленно повернул обратно в Коломбо.

20 октября, когда он закончил погрузку и перешел на свою прежнюю позицию к югу от Цейлона, в Cochin на Малабарском берегу прибыл пароход *Egbert* с экипажами 6-ми английских пароходов, захваченных *Эмденом* между Миникоем и Цейлоном. Кап. фон Мюллер отважился вернуться в свой прежний район действий и, пока кап. Грант производил поиски к югу, то есть с 16 по 19 октября, он имел возможность оперировать в нем совершенно спокойно.

Здесь надо отметить попытку вызвать сюда *Аскольд*, конвоировавший совместно с *Dupleix* войска в Суэц, но приказание дошло до него слишком поздно, когда русскому крейсеру было необходимо грузиться углем, для чего он пошел в Аден.

Общий тоннаж, захваченных 6 пароходов, был около 33.000 тонн, застрахованных в 373.265 фунтов стерлингов.

Среди них находился пароход *Exford* с 6000 тыс тонн угля, столь необходимого *Эмдену* в тот момент, когда запасы его совершенно истощились.

Следует указать, что инструкции Адмиралтейства, преподанные капитанам пароходов относительно следования в опасных районах определенными курсами, принесли большую пользу. За четыре дня, в которые район оставался беззащитным, 19 пароходов прошло незамеченными неприятелем.

Нельзя также забывать и того факта, что все распоряжения и указания, отданные нашими крейсерам, вполне отвечали положению и кап. фон Мюллер был очень близок к тому, чтобы попасться.

Узнав последние грустные новости, кап. Грант, не теряя времени, пошел с обоими своими судами в Felidu Atoll для осмотра Маладивских островов. На этот раз он мог уйти спокойно, оставляя своим заместителем *Yarmouth*'а, который приняв у Пенанга конвой от *Жемчуга*, привел французские транспорты в Коломбо. *Жемчуг*-же пошел на осмотр Никобарских островов в поисках немецких угольщиков.

Судьба снова хранила *Эмдена*. Потопив свой последний приз и отправив *Egbert*'а с пленными экипажами, кап. фон Мюллер оставался на юге до 20 октября с пароходами *Buresk* и *Exford*.

Придя на меридиан Коломбо, он повернул на юго-восток с расчетом пройти подальше от Dondra Head (на Цейлоне).

В это время *Hampshire* с *Empress of Asia* начали поиск на WSW по направлению Felidu Atoll курсом, неминуемо пересекающимся с курсом *Эмдена*. Идя с обычной скоростью неприятель непременно встретился бы с нашими крейсерами в светлое время, но счастье не оставляло кап. Мюллера. Его угольщики никак не могли развить более $9^1/_2$ узлов и это обстоятельство его и спасло. Имей он лишний узел хода или измени курс на 1—2 румба в сторону, встреча была бы неминуема, но, увы, этого не случилось и кап. Грант прошел в 10—20 милях от противника. Ни тот, ни другой противник друг друга не видели. Утро было очень пасмурное, небо покрыто свинцовыми тучами, дождевые шквалы быстро следовали один за другим.

21 октября днем Мюллер решил перенести свою деятельность в восточную часть Индийского океана и отправил *Exford* в условное рандеву у Кокосовых островов, куда должны были итти и оба угольщика, уже попавшие в наши руки. Об их участи командир *Эмдена* не знал. Весьма распространенное мнение о прекрасной разведке и об удивительно искусной радиотелеграфной связи германцев не соответствовало действительности. На крейсере не было радиопеленгатора и пользовался он самыми простыми способами.

Устроенное на фок-мачте, так называемое, «воронье гнездо» увеличивало дальность видимого горизонта до 35 миль. Заметив дым, *Эмден* начинал «охоту».

На этот раз от всякого замеченного дыма он уходил, повернув на Никобарские острова, где собирался грузить уголь лишь пройдя 200 миль к югу от Dondra Head.

В это время русский легкий крейсер *Жемчуг* обходил Никобарские острова в поисках германских угольщиков, а японский—*Chikuma* действовал по близости в составе дозора у Acheh Head. В Сингапуре находился легкий крейсер *Jahagi*, только что прибывший с французскими транспортами из Сайгона и имевший приказание итти на Кокосовые острова на смену кр. *Nisshin*, выскочившего на необозначенный на карте риф при входе в Sandakan.

В Пенанге, базе Малаккского дозора, стояла к. л. *D'Iberville* с тремя миноносцами *Fronde*, *Pistolet* и *Mousquet*. 26 октября к ним присоединился *Жемчуг*, закончивший осмотр Никобарских и Адаманских островов и получивший разрешение в течение недели перебрать механизмы.

Накануне этого дня вечером, *Эмден* с п/х *Buresk* стал на якорь в Nankowry Harbour на Никобарских островах.

Здесь у храброго командира немецкого крейсера и назрел его дерзкий план нападении на Пенанг, где он рассчитывал застать *Dupleix*'а. О том, что французский крейсер, в Адене, он не знал. Приняв с *Buresk*'а уголь и отправив его в назначенное в море рандеву, командир *Эмдена* пошел в свое смелое предприятие. Пенанг не защищался ничем кроме миноносцев и наши суда, памятуя печальный случай с *Pegasus*'ом в Занзибаре, входя в бухту, всегда так клали якоря, чтобы во всякий момент иметь возможность быстро открыть огонь бортовой артиллерии по входу.

Заведывающий гаванью Мак Интр и англ. лейт. Моунд, плавающий для связи на *Жемчуге*, указывали на эту и другие меры предосторожности командиру русского крейсера. Лейтенант Моунд каждую ночь лично отправлялся на сигнальную станцию в штабе гарнизона. Никаких других мер по охране кроме высылки в море в дозор одного миноносца (*Mousquet*) и сторожевого катера в проход, повидимому, не существовало. Два других французских миноносца стояли ошвартовившись у стенки. *D'Iberville* также перебирал машины. Таково было положение дел в Пенанге, когда около 5 ч. утра 28 октября у входа в гавань появился четырехтрубный крейсер (4-ая труба была фальшивая), выкрашенный, как и наши крейсера, в темно-серый цвет. Поднятый на гафеле флаг был принят за английский и сторожевой катер, даже не опросив его и не предупредив *Жемчуг*, дал ему свободно пройти.

*Жемчуг* оставался стоять, как и стоял. Не доходя приблизительно 8 кабельтовых, «*английский крейсер*» поднял германский флаг и выпустил торпеду, которая попала *Жемчугу* в кормовую часть и взорвалась под машинным отделением; последнее быстро оказалось затопленным. Пройдя еще немного, *Эмден* с $2^1/_2$ каб. открыл артиллерийский огонь. Неожиданность была полнейшая и о сопротивлении не могло быть и речи. Орудия не были заряжены, вахтенная служба ничем не отличалась от обычной якорной. *Эмден* прошел мимо французских миноносцев нетронутым, так как они стояли совершенно в такой же готовности, как и *Жемчуг*.

Придя на траверз к/л. *d'Iberville*, стоявшей в бухте дальше всех, кап. Мюллер развернулся и не сделав ни одного выстрела по канонерке, стал огибать *Жемчуг*, который в это время пылал.

Почти в упор снова был открыт огонь и выпущена вторая торпеда. Показался громадный столб пламени и *Жемчуг* пошел на дно, затонув через $^1/_4$ часа после первого сделанного по нем выстрела. Так бесславно закончил он свое

существование. Судьба Балтийской эскадры периода японской войны преследовала несчастный корабль.

Закончив столь успешно свой блестящий набег, *Эмден* вышел и у северного прохода встретил пароход *Glenturret*, шедший с боевыми припасами из Иокогамы и Гонконга в Сингапур. Не считаясь с тем, что в тылу у него остались два миноносца, он, спустив шлюпки, уже намеревался захватить пароход, но неожиданно в утреннем тумане показалось судно.

*Эмден* отозвал шлюпки и приготовился к бою. Судно оказалось миноносцем *Mousquet*, храбро бросившимся в атаку.

Выпущенная торпеда не попала, артиллерийский огонь миноносца был безрезультатен и через 7 минут боя доблестный *Mousquet* пошел ко дну.

Возвращаться к пароходу не было времени, французские миноносцы в гавани готовились выходить и *Эмден*, повернув на север, скрылся во мгле.

Однако он, все-таки, немного задержался для спасения плавающей в воде команды *Mousquet*, от которой узнал о судьбе *Pontoporos*'а и *Маркомании*.

Таковы были потрясающие новости, дошедшие до сведения австралийского правительства в момент, когда заканчивалось сосредочение транспортов с войсками, отправляющимися в Европу. Тяжелое впечатление несколько смягчалось новыми успехами генерала Бота, который 29 октября одержал крупный успех у Freurfontein и окончательно подавил восстание в Трансваале. Кроме того в момент, когда снова было решено отправить транспорты через Аден, а не вокруг мыса Доброй Надежды, стало известным, что *Кенигсберг* уже не представляет собой опасности.

После потопления *Pegasus*'а в Занзибаре он исчез. Являясь угрозой движению транспортов, он доставил не мало работы нашим крейсерам, которые начиная с последних чисел сентября энергично разыскивали его по всюду по побережью и на прилегающих островах. Отряд из *Chatham*'а, *Darmouth*'а и *Weymouth*'а по несколько раз осматривал все подозрительные пункты, но безуспешно; единственным результатом их деятельности было то, что присутствие их парализовало активность противника, успехи которого до сих пор свелись лишь к захвату парохода *City of Winchester*.

9 октября *Darmouth*, осматривая острова Casuarina в Мозамбикском проливе, захватил германский буксир из Beira, а десять дней спустя *Chatham* в устье реки Lindi захватил пароход *Президент*. Последний был обнаружен катером, посланным на разведку вверх по реке. Пароход имел флаг Крас-

ного Креста, но не был окрашен в соответствующие цвета и не числился в списках госпитальных судов. Из найденных на нем бумаг выяснилось, что 15 сентября *Кенигсбергу* посылался в лихтерах уголь из Lindi в Sarari—пункт, расположенный в шести милях вверх по реке Rufiji. Кроме того на пароходе нашли германские карты, указывающие, что река доступна судам с осадкой *Кенигсберга*.

Полученные одновременно другие, оказавшиеся ложными, сведения о противнике отвлекли командира *Chatham*'а по неверному пути, но ненадолго.

30-го октября он вошел в устье реки Rufiji и обнаружил *Кенигсберга*, стоящего в Sarari совместно с угольщиком и тремя небольшими катерами.

Укрывшись в излучине реки, *Кенигсберг* был недосягаем. Подход к нему, по показаниям туземцев, защищался минным заграждением, находившимся под обстрелом устроенных окопов и установленных на берегу орудий.

Установив блокаду до выяснения плана возможной атаки *Кенигсберга*, кап. Друри-Лен 31 октября послал донесение о случившимся.

Весть об обнаружении неприятельского крейсера не оказала влияния на распоряжения относительно конвоя австралийских транспортов. Транспортам предстояло далекое океанское плавание, почему считалось рискованным ослаблять конвой, тем более, что поджидавший их на Кокосовых островах японский крейсер *Jahagi* по настоянию адмирала Джеррама был присоединен к *Chikuma* для совместных операций против *Эмдена*.

1 ноября все транспорты под конвоем *Minotaur*'а, *Ibuki* и *Melbourne* тронулись в путь.

Адмирал Патей с *Australia*, *Montcalm*'ом и *Encounter*'ом оставался в Suva, занимая указанную ему позицию и ежечасно ожидая предписания следовать в южно-американские воды на поиски эскадры Шпее. Адмирал указывал на необходимость своего ухода не позже середины месяца, но приказания не последовало, и он остался в районе о.-в. Фиджи-Самоа.

Японцы с главными силами своей эскадры, все еще оставазись у Тцингтао, а два южных отряда их оперировали соединенно с эскадрой адмирала Патея по обоим сторонам 140 меридиана, находящегося между Полинезией и Малайским архипелагом, наблюдая за незанятыми на востоке германскими островами и многочисленными неприятельскими пароходами, укрывшимися в нейтральных портах на западе, включая сюда и Гонолулу.

В Гонолулу только что появился давным давно пропавший *Гейер* [1]) и занялся там ремонтными работами.

Американские власти настолько легко смотрели на вопрос интернирования, что японцы сочли необходимым стеречь канлодку и отрядили для наблюдения за ней не только крейсер *Asama*, но также и старый л. к. *Hizen*, который предназначался для усиления англо-японской эскадры в Esquimalt.

Кроме того японцы взяли на себя наблюдение за восточной частью Индийского океана, в которую входили Никобарские и Адаманские острова, сформировав для этой цели эскадру под флагом адмирала Точинаи в составе крейсеров *Tokiwa*, *Yakumo*, *Nisshin*, *Chikuma* и *Yahagi*.

Для станции мыса Доброй Надежды не оставалось никаких сил кроме *Goliath*'а, который в день обнаружения *Кенигсберга* прибыл с главными силами экспедиционного отряда, предназначенного для действий против германской вост. Африки в Mombasa. Механизмы *Goliath*'а требовали серьезного ремонта и выход его задерживался. Но еще раньше, чем он смог двинуться дальше, произошла катастрофа, вызвавшая необходимость новых срочных мер.

---

## ГЛАВА XXV.

## Бой I ноября у Коронеля.

Карта 13.

Из предыдущего описания действий эскадры адмирала Краддока мы знаем, что 22 октября он направился в поиск вокруг мыса Горна, оставя *Canopus* с приказанием встретить его по другую сторону Магелланова пролива. Полученные инструкции Адмиралтейства не оставляли у него сомнения, что ему надлежит действовать на западном побережьи, а адмиралу Стоддарту—на восточном, и что приказания от 5-го октября (полученные 7 октября) остаются в силе, т.-е. что ему надлежит искать встречи с неприяте-

---

[1]) Судьба большинства мелких немецких вспомогательных военных судов к этому времени выяснилась.

К/л *Планет*, обнаруженная в Yap'е 2-м японским отрядом, была при появлении эскадры затоплена собственной командой.

К/л *Комет* в начале октября была захвачена у берега Новой Британии отрядом, высланным из Rabaul'я. Ее удалось захватить неповрежденной врасплох. Переименованная в *Una* она вошла в состав австралийского флота.

К/л *Эбер*, вошедшая в Бахию, 4 сентября была интернирована бразильским правительством.

лем. Что он понимал свою задачу именно так, а не иначе, подтверждается его донесением от 26-го октября.

Краддок, только что соединившийся с отрядом кап. 1 р. Люса, был убежден в невозможности выполнить ту задачу, которую, по его мнению, от него требовали. С силами, находившимися в его распоряжении, он не видел возможности принудить к бою эскадру, подобную эскадре адмирала Шпее.

Ссылаясь на приказание от 5-го октября и на необходимость скорейших успехов, Краддок указывал, что отыскать и уничтожить неприятеля, действуя с таким тихоходом, как *Canopus*, будет трудно, так как *Canopus* был пригоден лишь для конвоирования угольщиков и охраны мест их якорной стоянки. Поэтому он оставляет его для этой цели, а к себе вызывает от адмирала Стоддарта *Defence*'а. Заканчивая телеграмму, он обращал внимание Адмиралтейства на случай, имевший место еще 6-го августа, когда *Карлсруэ* ушел от судов его эскадры, и настаивал на необходимости временно закрыть глаза на вред, причиняемый торговле этим крейсером, пока не будет найдена возможность послать против него судно, обладающее преимуществом в ходе [1]).

Когда 27 октября в Лондоне была получена телеграмма адм. Краддока, искаженная при передаче, представлялось трудным решить, что именно адмирал желает. После всестороннего обсуждения, решение было принято, но оно как оказалось впоследствии совершенно не соответствовало тем соображениям адмирала, которыми он, очевидно, руководствовался.

Было решено разделить наличные силы в южно-американских водах на две приблизительно равные эскадры. Причиной этому, повидимому, послужили свежие данные о *Карлсруе*.

На следующий день по прибытии *Defence*'а в Пернамбуко (25 октября) туда пришел норвежский пароход и сооб-

---

[1]) Текст телеграммы, полученной от адм. Краддока, был следующий, но имеются основания считать его искаженным при передаче:

«Ссылаясь на приказание в телеграмме Адмиралтейства, полученной 7 октября, отыскать неприятеля и наше горячее желание скорейших успехов, считаю, что будет очень трудно отыскать и разбить неприятельскую эскадру, действуя совместно с тихоходным *Canopus*'ом. *Canopus* оставляется мною для конвоирования угольщиков. Приказал *Defence*'у после приема угля в Монтевидео присоединиться ко мне. Под влиянием опыта 6 августа почтительнейше прошу оставить попытки препятствовать операциям *Карлсруэ*, пока не прибудет крейсер с большим ходом, чем он».

Ход *Карлсруэ* на испытаниях—27,6 узла, *Defence*'а 23,3 узла. Из первоначальных инструкций Краддоку видно, что предполагавшаяся раньше посылка *Defence*'а намечалась не против *Карлсруэ*, а для усиления его эскадры против эскадры Шпее.

щил, что 23 октября немецкий крейсер все еще держался на пути следования торговых судов. *Defence* немедленно вышел в море, но не на поиски *Карлсруэ*, а на смену *Cornwall*'я, стоявшего на охране базы в Abrolhos Rocks, с приказанием последнему присоединиться к *Bristol*'ю, *Macedonia* и *Edinburgh Castle*, занятым осмотром района Fernando Noronha и северного побережья Бразилии.

Адмиралтейство, узнав о вызове Краддоком *Defence*'а к себе, немедленно отменило это распоряжение [1]. Помимо того, что *Defence* был необходим Стоддарту для поисков *Карлсруэ*, Адмиралтейство полагало, что Краддок не нуждается в подкреплении. Оно намеревалось отправить на юг к островам Галапагос *Idzumo*, *Hizen* и *Newcastle* и считало, что если Шпее пошел на север, то он неминуемо встретиться с превосходными силами, уходя от которых он столкнется с *Monmouth*'ом и *Glasgow*, а последние увлекут его за собой и наведут на *Good Hope* с *Canopus*'ом [2].

Телеграмма, отправленная 28 октября вечером, вполне возможно и не была получена Краддоком вовсе, во всяком случае она запоздала и не могла иметь влияния на его движения [3].

27 октября все еще, повидимому, надеясь на изменение инструкций, считавшихся им несоответствующими обстановке, адмирал отделил *Glasgow* на север к Коронелю, рассчитывая получить ответ Адмиралтейства через Монтевидео. Командиру крейсера предписывалось отправить телеграммы, получить сведения разведки и перехватить германское парусное судно, по слухам направлявшееся на острова St. Maria у Коронеля.

На следующий день, Краддок вызвал *Canopus*'а с угольщиками, рассчитывая, как только получатся сообщения от кап. Люса, итти с эскадрой на север и грузиться углем в Juan Fernandez. Одновременно он отправил *Otranto* заглянуть в Puerto Month, конечный южный пункт железной дороги на западном чилийском побережьи.

---

[1] Телеграмма Адмиралтейства следующая:

*Defence* должен оставаться на восточном побережьи в распоряжении Стоддарта. Это дает возможность иметь достаточные силы на обоих побережьях на случай появления неприятельских крейсеров на торговых путях. Для района мыса Горна свободного судна не имеется. Японский л/к *Hizen* в скором времени ожидается на побережьи Северной Америки. Он соединится с *Idzumo* и *Neucastle* и они пойдут на юг к островам Галапагос».

[2] Ход *Monmouth*'а был меньше хода всех германских судов, за исключением *Дрездена*.

[3] На *Glasgow* она была принята и командир полагает, что и до адмирала она дошла.

*Glasgow* в поисках германского парусного судна прибыл к Santa Maria вечером 29 октября, но с одобрения адмирала не пошел в Коронель до следующего утра. В течение дня он принял много неприятельских шифрованных радио, о которых немедленно донес флагману.

Крaддок решил в 6 ч. утра 30 октября итти с *Monmouth* ом и *Good Hope* на север.

В это время подошли *Canopus* с угольщиками, но повреждение *Canopus*'а в машине потребовало 24-х часового ремонта, и адмирал был вынужден отправить его к якорному месту.

*Clasgow* было указано, что ввиду принятого решения посещение Коронеля отходит на второй план, главной же задачей является обнаружение неприятеля.

Ввиду этого, а также и потому, что неприятельские радио всю ночь не прекращались, *Glasgow* крейсеровал на W и NW от St. Maria в течение 30 октября и в ночь с 30-го на 31-ое октября. На следующее утро *Otranto* присоединился к адмиралу, не получив никаких сведений в Puerto Month, где немецкое влияние не имело себе соперников. *Glasgow* был счастливее: в 1 ч. ночи на 31 октября он перехватил радио *Лейпцига*, вызывавшего коммерческий пароход, находящийся поблизости, но ни ночью, ни на следующий день никого обнаружено не было.

Под влиянием этого радио или по каким-либо другим соображениям, Краддок, по всей вероятности, решил, что целью Шпее является северный район—острова Галапагос и подходы к Панамскому каналу. Насколько известно, он еще не знал о посылке в этот район англо-японского отряда и видимо полагал, что забота по охране этого района лежит на его ответственности.

Следствием ли этого соображения или другого, не известно, но он вызвал *Canopus*'а с приказанием прибыть вместе с угольщиками в St. Felix ($\varphi = 26^\circ\ 18'$ и $l = 80^\circ\ 11'$)—пустынный остров в 500 милях к северу от Juan Fernandez.

Адмирала заботило отсутствие сведений разведки и в конце концов *Glasgow* получил приказание войти в Коронель, отправить телеграммы, получить могущие там оказаться и выйти обратно при первой возможности. *Glasgow* прибыл по назначению в 6 ч. 20 м. вечера 31 октября и отправил телеграммы. В одной из них адмирал объяснял свое намерение итти на север и грузиться углем в Juan Fernandez, но не упоминал, что *Canopus* оставлен для конвоирования угольщиков. Ко времени получения этих телеграмм в Адмиралтействе произошли

крупные перемены—лорд Фишер вступил в должность первого морского лорда.

Новый состав Адмиралтейства немедленно принял меры к улучшению того ненадежного положения, в котором оказался Краддок.

Уведомляя адмирала, что *Defence*'у предписано незамедлительно к нему присоединиться, Адмиралтейство совершенно определенно указывало, что от адмирала не ожидается действий без *Canopus*'а. Ему предписывалось держать эскадру соединенно с линейным кораблем, отправляя на разведку лишь *Glasgow*, а также всячески стараться как можно скорее соединиться с *Defence*'ом.

Кроме того сообщалось, что под впечатлением появления *Otranto* в Puerto Month немцы считают, что наша эскадра находится в заливе Corcovado.

Новые инструкции запоздали — телеграмму Краддок не получил.

Еще до того времени, что она могла дойти, адмирал приказал *Glasgow* выйти с расчетом встретить его в полдень 1 ноября в 50 милях от Коронеля.

Как *Glasgow*, так и эскадра продолжали принимать близкие радио, считавшиеся ими за перегоры *Лейпцига* с пароходами и адмирал перестроил эскадру в линию дозора.

Руководствуясь прежними инструкциями, он иначе и не мог поступить. Не подлежит сомнению, что, получи он последнюю ясную и определенную телеграмму своевременно он мог бы отправит на разведку *Glasgow*, а с остальными судами отступил бы на соединение с *Canopus*'ом. Но в предыдущих телеграммах указывалось на необходимость «готовности встретить неприятеля», упоминалось слово «искать», что каждым британским офицером в положении адмирала Краддока было бы понято как приказание «отыскать неприятеля и уничтожить его». Выполнить это, будучи связанным старым тихоходным *Canopus*'ом, было невозможно и адмирал его оставил.

Надо думать, что главнейшей своей обязанностью он считал отыскание неприятеля.

Не исключается, конечно, возможность и другого предположения адмирала, а именно, что *Шарнгорст* и *Гнейзенау* пошли к Панамскому каналу, так как ожидаемое их прибытие в чилийские воды уже запоздало на две недели. Побудить Краддока взять на себя риск могло также и сообщение Адмиралтейства о сформировании англо-японского отряда для северной части Тихого Океана, действовать совместно с которым ему предписывалось в будущем.

Иначе трудно себе объяснить, почему начальник эскадры, имея столь слабые силы, из которых две лучшие боевые единицы — *Good Hope* и *Monmouth* недавно вступили в строй и почти не производили стрельб—рискнул пойти на встречу двум современным образцовым неприятельским крейсерам, из которых каждый был равен по силе его флагманскому кораблю.

Во всяком случае, если адмирал Краддок действительно думал, что Шпее пошел к Панамскому каналу, то он жестоко ошибся.

12 октября Шпее совместно с *Нюрнбергом* прибыл на Восточный остров и там встретился с *Дрезден*'ом. Последний, упустив пароход *Ortega*, крейсеровал на торговых путях до высоты Коронеля, но безуспешно. Повернув обратно и держась вне видимости берегов, 29 сентября он пошел к Mas-a-Fuera, где погрузил уголь с своего угольщика *Бадена*, после чего отправился на Восточный остров на буксире того же *Бадена*, куда и прибыл за два дня до прихода Шпее. 4-го сентября *Лейпциг* присоединился к нему и, таким образом, сосредоточение германской Тихоокеанской эскадры закончилось.

На Восточном острове, пустынном, забытом владении Чили, представляющем собой лишь скотопригонную ферму, никто не мешал эскадре. Местные власти были совершенно бессильны обеспечить нейтралитет и эскадра, простояв спокойно почти 4 недели и сделав все, что ей требовалось, 18 октября, пока Краддок в ожидании *Canopus*'а стоял на Фалкландских островах, пошла в Mas-a-Fuera. Там к ней присоединился 27 октября *Принц Эйтель Фридрих*, вытесненный из Ново-Гвинейских вод австралийской эскадрой

Надо думать, что к этому времени адм. Шпее уже было известно, что наши крейсера заходили в Вальпарайзо, так как в тот самый день, когда Краддок пришел в свою секретную базу (27 октября), германская эскадра снялась с якоря и в полдень 30 октября находилась в 50 милях на восток от Вальпарайзо. В этом районе Шпее крейсеровал вне видимости берегов, отправив вскоре в этот порт *Принца Эйтеля*. Последний на пути погнался за английским пароходом *Colusa* и продолжал погоню настолько близко к берегу, что чилийская канонерка вышла для охраны нейтралитета в своих территориальных водах.

На следующий день, зная определенно, что *Glasgow* в Коронеле, Шпее решил немедленно итти туда с целью его отрезать. Однако, *Glasgow* вышел во время, чтобы не попасться, но слишком поздно, чтобы предупредить своего флагмана.

Около этого времени адмирал Краддок начал свой поиск к северу, считая вероятным противником лишь *Лейпцига*, тогда как на самом же деле против него в шестидесяти милях к северу от залива Arauco сосредоточилась вся германская эскадра.

На эскадре Шпее также рассчитывали на встречу только с одним *Glasgow*. Подходя к Коронелю, Шпее предполагал выслать для осмотра побережья *Нюрнберг*, расположив остальные суда полукругом в расстоянии 20 миль от гавани.

Такова была обстановка к 2 ч. 30 м. дня 1 ноября в момент присоединения к эскадре *Glasgow*. Ни британский, ни германский адмиралы не подозревали присутствия друг друга, считая, что предстоящая им задача сводится лишь к тому, чтобы отрезать отдельный крейсер противника.

Адмирал Краддок, идя 10-узловым ходом курсом NWtN, приказал судам своей эскадры занять места по линии NOtO от флагманского крейсера в расстоянии 15 миль друг от друга в следующем порядке: *Good Hope*, *Monmouth*, *Otranto*, *Glasgow*.

Дул свежий зюйд-ост, разводивший крупную волну.

Два часа спустя, в 4 ч. 20 м. дня, когда эскадра еще не закончила своего последнего построения, *Glasgow* заметил справа по носу дым и через несколько минут изменил курс на SO 84°, повернув на него. Пять минут спустя *Otranto*, находившийся от *Glasgow* на WNW в 2 милях, поднял сигнал, что и он видит дым.

Еще через 1/4 часа *Glasgow* понял, что долгожданный момент наступил: у него не оставалось сомнений, чей дым он видит. В 4 ч. 40 м. командир *Glasgow* донес о появлении *Шарнгорста* и *Гнейзенау* и одного легкого крейсера, а через пять минут окончательно смог определить их курс.

Неприятель повернул на него и *Glasgow*, подняв сигнал «Вижу неприятельские броненосные крейсера, идущие курсом SO», полным ходом курсом SW 65° пошел на соединение с *Good Hope*, который в свою очередь повернул в сторону неприятеля. *Monmouth* и *Otranto* следовали за флагманом.

*Canopus*, вышедший накануне в 9 ч. утра с рейда Vallenar, находился все еще далеко—почти в 300 милях к югу, медленно выгребая с угольщиками против большой волны, на пути в St. Felix.

Нельзя без волнения мысленно представить себе чувства, которые должен был испытать доблестный начальник, оказавшийся вопреки всем своим представлениям Адмиралтейству в безвыходном положении, в которое он не мог не считать себя втянутым вопреки своим намерениям и расчетам.

Пелена, окутавшая один из самых трагических моментов морской истории Англии, никогда не может быть поднята. Что пережил погибший адмирал, каковы были его мысли в момент встречи—останется для нас тайной, но не подлежит сомнению, что ни одного мгновения он не колебался.

Когда в 4 ч. 30 м. *Glasgow* обнаружил неприятеля, германские суда шли вдоль побережья с тем, чтобы занять позицию у Коронеля. Флагманский корабль *Шарнгорст* занимал крайнее внешнее место, *Нюрнберг* внутреннее, но так как последний перед тем гонялся за каким-то небольшим пароходом, то был еще вне видимости. *Дрезден*, получивший приказание поддерживать связь с *Нюрнбергом*, находился в 12 милях позади.

Таким образом, эскадра адмирала Шпее была в достаточной степени разбросана. Она имела пары только для 14-ти узлового хода. Увидя британские суда на SW, Шпее приказал разводить пары во всех котлах и, не ожидая присоединения вызванных легких крейсеров, начал погоню в строе кильватера быстро доведя ход до 20 узлов и стараясь все время держать противника на 4 R справа по носу. «Ветер был южный», доносил впоследствии Шпее, «силою до 6 баллов, разводивший большую волну, и я должен был стараться, чтобы неприятель своим маневрированием не поставил меня под ветер. Кроме того, выбранный мною курс помогал мне отрезать противника от нейтрального берега [1])».

В предвидении намерений адм. Краддока германский адмирал, надо думать, не очень далеко ушел от истины.

Позволяв себе разлучиться с кораблем, присланным Адмиралтейством на поддержку, Краддок, тем не менее, не высказал никаких признаков желания избегнуть боя.

Вполне вероятно, что, приняв во внимание взаимное положение эскадр и их ход, он считал невозможным отступить на соединение с *Canopus*'ом, не будучи вынужденным принять бой, и потому считал наиболее для себя правильным начать этот бой, пока выгоды освещения были на его стороне.

Как уже было указано выше, *Glasgow*, по обнаружении противника, который повернул на него, совместно с *Monmouth*'ом и *Otranto* полным ходом пошел на присоединение к флагману. Это произошло в 4 ч. 47 м., а в 5 ч. они были замечены с эскадры Шпее уходящими на запад; курс

---

[1]) Рапорт адмирала Шпее. Его данные сходятся с данными рапорта к-ра *Glasgow*. Приведенные в рапортах расстояния, курсы и моменты не отличаются друг от друга.

*Glasgow* был *SW* 65°. Насколько позволяла помеха немцев, он беспрерывно давал радио о курсах и строе противника.

В 5 ч. 10 минут адмирал Краддок приказал поднять пары во всех котлах и сблизиться с *Glasgow*, ближайшим к неприятелю. Курс трех наших крейсеров, подходивших к адмиралу, был приблизительно *WtS*. В 5 ч. 10 м. курс германской эскадры был *SW*, в 6 ч. с нее заметили *Good Hope*.

К этому времени адм. Краддок построил эскадру в линию кильватера в следующем порядке: *Good Hope*, *Monmouth*, *Glasgow*, *Otranto*. В 5 ч. 47 м. она шла на *SO* на пересечку курса неприятеля, находившегося в расстоянии около 12 миль. Ввиду того, что *Otranto* не мог дать больше 15 узлов, адмирал, видя, что этим курсом он не выйдет в желаемое положение, в 5 ч. 55 м. повернул вправо (*SO* 20°). Однако и этот поворот не приводил к цели и адмиралу не оставалось ничего другого как завязать бой на параллельных курсах, ввиду чего он и поднял сигнал «курс зюд».

Намерения Краддока не оставляли сомнений потому что, как только эскадра легла на новый курс, он сделал явную попытку сблизиться с неприятелем.

В 6 ч. 04 м. согласно записям штурманского офицера *Glasgow* «британская эскадра повернула «все вдруг» на 4 *R* влево с целью сблизиться с неприятелем и принудить его к бою до захода солнца. Этот маневр в случае удачи ставил Шпее в невыгодное положение, так как британская эскадра находилась между солнцем и неприятелем».

Германская эскадра ответила на этот маневр поворотом последовательно влево, удерживая расстояние в 90 каб.

Так казалось на английской эскадре, но, судя по опубликованной немецкой карте, адмирал Шпее, хотя и повернул в указанный момент на 3 *R*, но сказать определенно, что маневр английского адмирала был им замечен, нельзя, равно как нельзя с уверенностью утверждать, что он понял намерение скорее принудить его к бою.

Судя по его донесению, он был вполне удовлетворен тем, что смог, как он думал, помешать попытке Краддока, на самом деле не имевшей место, выйти на ветер и стать между ним и берегом.

«Неприятель» писал адмирал Шпее «был настолько любезен, что не мешал нам в этом» [1]).

Однако, эти слова равносильны тому, что он в этот момент уклонился от боя. Краддок, видя невозможность

---

[1]) Частное письмо адмирала Шпее.

сблизиться при помощи предпринятого маневра, повернул обратно приблизительно на 5 *R* и построил свои суда в кильватерную колонну, идя курсом зюд.

Он не оставлял мысли принудить неприятеля к бою, прекрасно сознавая, что маленький шанс успеха, который он имел, надо использовать пока на его стороне выгоды освещения.

Обе эскадры шли на юг слегка сходящимися курсами и в 6 ч. 18 м. адмирал Краддок приказал увеличить ход до 17 узлов и, подняв сигнал «следовать движению адмирала, *Otranto* иметь самый полный ход», повернул на 1 *R* в сторону неприятеля. Вслед за этим адмирал вызвал *Canopus*'а, показав ему свое место ($\varphi = 37° \ 30'$ $l = 74° \ 0'$) и сообщив о своем намерении атаковать неприятеля. *Canopus*, шедший на север 10-узловым ходом, принял радио и ответил «Мое место—$\varphi = 41° \ 10'$, $l = 76° \ 20'$. Курс *NN* 10°» — то-есть в 250 милях к югу.

К этому времени к германской эскадре присоединился *Дрезден* и адмирал Шпее, ранее ответивший на поворот Краддока влево соответствующим поворотом также влево, теперь повернул на 1 *R* в сторону своего противника. Адмирал Краддок, видя присутствие обоих неприятельских легких крейсеров, уменьшил ход до 16 узлов, повидимому с целью прикрыть *Otranto*, но продолжал требовать от последнего увеличения хода во что бы то ни стало. На это требование *Otranto* мог лишь ответить, что против встречной волны большего хода он развить не может. По мере уменьшения скорости флагманского крейсера, он сблизился с *Glasgow* и вышел ему на правую сторону. Видя неизбежность боя, *Otranto* запросил, не следует ли ему держаться вне линии боя, и, хотя ответа не получил, но продолжал оставаться с правой стороны *Glasgow* вне дальности артиллерийского огня, т. к. вполне справедливо считал себя неимеющим боевого значения.

Солнце садилось в штормовых облаках. По описаниям немцев, свинцовые тучи и налетавшие дождевые шквалы затемняли свет наступающих сумерек, однако, западная часть горизонта была ясна.

Пока солнце не зашло, выгоды освещения оставались на стороне адмирала Краддока, но противник в этих условиях боя принимать не желал. С заходом солнца обстановка совершенно менялась. Германские суда терялись на восточном темном горизонте, силуэты наших же резко вырисовывались на освещенном западном.

Этого и ждал германский адмирал. «Я так маневрировал», писал он, «чтобы заходящее солнце не мешало мне». Луна еще не была полной, но обещала хорошее освещение позднее ночью. С разных румбов налетали дождевые шквалы».

При таких условиях освещения, находясь под ветром у противника и принимая стреляющим бортом сильную волну, на какой успех могли расчитывать наши сравнительно старые суда, начавшие кампанию лишь с объявлением войны и не имевшие случая пройти курс стрельб, против германских судов, отличных по стрельбе, имевших преимущества в ходе, вооружении и к тому же превосходящих их числом [1])?

В 7 ч. с минутами германский адмирал с 60 кабельтов открыл огонь, хотя суда его к этому времени еще не вполне закончили построение. Британская эскадра имела между судами расстояние точно в два кабельтова, германская же растянулась. *Лейпциг* держался от *Гнейзенау* в пяти кабельтовах, а *Дрезден* от *Лейпцига* в семи. Несмотря на сильнейшую качку стрельба обоих больших крейсеров противника быстро сделалась успешной. Первый трех-орудийный залп *Шарнгорста* дал недолет в $2^1/_2$ каб. до *Good Hope*'е и весьма кучный разрыв. Третий попал *Good Hope*'у, повидимому, в носовое 9,2″ орудие, так как с *Otranto* видели пламя, поднявшееся у носового 6″ каземата, после чего его орудие прекратило огонь и не возобновляло стрельбы за все время боя.

**Британские суда:**

| НАЗВАНИЕ. | Год постр. | Тонн. | Ход на испыт. | Вооружение. |
|---|---|---|---|---|
| *Good Hope* (флаг.) . . . | 1902 | 14.100 | 23 | II—9.2″, XVI—6″ |
| *Monmouth* . . . . . . . | 1903 | 9.800 | 22,4 | XIV—6″ |
| *Glasgow* . . . . . . . | 1910 | 4.800 | 25,3 | II—6″, X—4″ |
| *Otranto* . . . . . . . . | — | — | — | IV—4,7″ |

**Германские.**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Шарнгорст* . . . . . . | 1907 | 11.420 | 23,2 | VIII—8,2″, VI—5,9″ |
| *Гнейзенау* . . . . . . . | 1908 | 11.420 | 23,5 | VIII—8,2″, VI—5.9″ |
| *Лейпциг* . . . . . . . | 1906 | 3.200 | 22,4 | X—4,1″ |
| *Дрезден* . . . . . . . | 1908 | 3.520 | 24 | X—4,1″ |
| *Нюрнберг* . . . . . . | 1908 | 3.400 | 23,5 | X—4,1″ |

[1]) *Шарнгорст* и *Гнейзенау* на Дальнем Востоке пользовались репутацией лучших по стрельбе. Последний в 1913 г. взял императорский приз.

*Гнейзенау* стрелял залпами по *Monmouth'*у, у которого через три минуты начался пожар на баке, хотя достоверно известно, что с него было выброшено за борт все дерево и отбита краска. *Лейпциг* стрелял по *Glasgow*, но не имел попаданий, его снаряды не долетали.

Наши суда также открыли огонь, стреляя по соответствующим им немецким судам, кроме *Otranto*, который за дальностью расстояния не мог принять участия в бою со своей ничтожной артиллерией, но представлял прекрасную цель. Командир его, меняя скорости, шел переменными курсами, но после того как *Гнейзенау* очень близко положил два залпа один справа по носу, а другой за кормой, он вышел из линии огня, уклонившись в западном направлении, оставаясь зрителем боя.

Очень быстро бой сделался общим. С 7 ч. 10 м. *Лейпциг* поймал в вилку *Glasgow*, *Дрезден* также стрелял по *Glasgow*, но возможно, что и по *Otranto*; большие германские крейсера сосредоточили свое внимание на *Good Hope* и *Monmouth'*е. С каждой минутой тактические условия для нашей эскадры ухудшались—волна била в стреляющий борт, бросая каскады воды, обдававшие комендоров и орудийные прицелы; темнота сгущалась и наблюдать падения снарядов становилось невозможным. Дым головного немецкого крейсера, несшийся назад сильным юго-восточным ветром, скрывал от *Glasgow* *Лейпцига*. Подробные донесения о стрельбе нашей эскадры имеются только с уцелевшего *Glasgow*, но надо думать, что стрельба остальных была не лучше. Этот крейсер открыл огонь в 7 ч. 05 м. с 50 каб., но уже с самого начала вероятность попадания сводилась к минимальной вследствие часто скрывавшейся цели и невозможности замечать падение своих снарядов, последствием чего была медленность стрельбы.

В 7 ч. 14 м. *Glasgow*, заметив свое отставание, прибавил немного ходу, но вскоре опять убавил и в этот момент (7 ч. 19 м.) получил первое попадание—4" снаряд с *Лейпцига*, который ударил в крепление боевой рубки в походной каюте командира, но не разорвался. С *Glasgow* было видно тяжелое положение головных британских крейсеров, жестоко страдавших от неприятельского огня и не имевших возможности нанести врагу существенного вреда.

*Monmouth* вышел из строя несколько вправо и затем уже до конца не смог занять своего места. У него начался второй пожар в кормовой части и он стал отставать. Чтобы не мешать его стрельбе и не попасть под недолеты *Лейп-*

*цига*, *Glasgow* оттянул и держался позади *Monmouth*'а на линии между курсами его и *Good Hope*'а.

Суда противника совершенно скрылись из виду. Об их местоположении можно было судить лишь по вспышкам выстрелов, в то время как наши суда представляли ясно видимую цель. Немцы посылали залпы за залпами со скоростью трех в минуту и о результатах их стрельбы можно было судить по *Monmouth*'у. С пожаром на корме он как будто справился, но в 7 ч. 25 м. у него начался новый пожар—запылал полубак, горевший в течение 5 минут. В 7 ч. 30 м. *Лейпциг* прекратил огонь. Возможно, что он поменялся местами с *Дрезденом*, но во всяком случае оба они вскоре начали стрелять по *Glasgow*, который со своей стороны не видел ни того, ни другого. Можно было лишь с трудом различить два больших крейсера адмирала Шпее, по которым *Glasgow* и поддерживал огонь: из 6″ носового орудия—по *Шарнгорсту*, а из кормового—по *Гнейзенау*, причем было замечено одно попадание лидитного снаряда в кормовую башню.

Положение *Good Hope*'а к этому времени становилось безнадежным—он продолжал держаться на курсе несколько сходящемся с противником и беспрерывно поражался его залпами; начавшиеся с первого момента боя пожары не прекращались.

В 7 ч. 35 м. была замечена его отчаянная попытка сблизиться с германскими судами, хотя за последние $^1/_4$ часа расстояние уменьшилось до $27^1/_2$ каб. Казалось он хочет дорого продать свою жизнь. Но через пять минут на баке у него снова взвились громадные языки пламени, повидимому, возобновился первоначальный пожар у носового 9″ орудия. Положение *Monmouth*'а было немногим лучше. *Glasgow* же пока почти не имел попаданий и мог отвечать неприятелю. Луна взошла и осветила легкий крейсер, по которому *Glasgow* и сосредоточил огонь. Почти одновременно он получил первое тяжелое попадание—4″ фугасный снаряд разорвался у ватер-линии ниже жилой палубы над внешним левым винтом, сделав пробоину около 6 квадратных фут. Пробоина имела вид как бы от таранного удара, но не мешала продолжать бой.

Положение флагманского крейсера было критическим; становилось очевидным, что наступают его последние минуты, однако, стрельбы он не прекращал. С трубами ярко освещенными пламенем пожара вблизи мостика, он был ясно виден совсем близко к неприятелю. В 7 ч. 45 м. он начал

отставать и оказался в 8 каб. слева по носу *Glasgow*, а через пять минут на полпути между *Glasgow* и неприятелем. Луна скрылась за тучами, стало совершенно темно, дождевые шквалы не прекращались. Неожиданно мрак прорезался блеском сильнейшего взрыва в том месте, где горел *Good Hope*. Взрыв произошел в средней его части. На баке взвился огненный столб высотою в 200 фут, стрельба прекратилась. Кормовая его часть была окутана дымом, но и оттуда время от времени вырывались языки пламени. На момент *Good Hope* настолько сблизился с противником, что комендоры *Glasgow* сочли его за флагманский крейсер Шпее, но быстро поняли свою ошибку.

В 7 ч. 52 м. расстояние между эскадрами упало до $20^1/_2$ каб. Адмирал Шпее вышел несколько вперед и начал склоняться в сторону противника. *Good Hope* замолк, все внимание противника сосредоточилось на *Monmouth*'е, но вместе с тем, как только показывались вспышки выстрелов *Glasgow*, по нему тотчас открывался огонь всей германской линии. Ввиду этого, вскоре после 8 ч. *Glasgow* прекратил стрельбу.

Прошел час с момента первого выстрела, но участь боя уже не оставляла сомнений.

*Good Hope* исчез, *Monmouth*, повернувший в западном направлении и несколько справившийся с пожарами, скрылся из вида неприятеля. *Glasgow* также повернул и в 8 ч. 15 м. усмотрел *Monmouth*'а, ворочающего к северу с целью стать к волне кормой. Имея дифферент на нос он зарывался и брал много воды полубаком.

К этому времени тучи разорвало, выплыла луна и *Glasgow* обнаружил неприятеля, идущего от ост-зюд-оста, как казалось, в строе фронта. Как только умолкли выстрелы наших судов, Шпее приказал своим легким крейсерам атаковать их торпедами, но приказание не могло быть выполнено, так как темнота скрыла противника. Было очевидным, что через несколько минут, немцы вновь обнаружат наши крейсера. Надо было, не теряя мгновения, уходить и *Glasgow* передал на *Monmouth*, чтобы последний держался насколько возможно к норд-весту. Помощи *Monmouth*'у *Glasgow* оказать не мог.

Не имея никакой броневой защиты, ведя все время неравный бой и ни разу не выходя из линии огня, он насчитал не менее 600 сделанных по нем выстрелов. Он имел пять попаданий в ватерлинию, но, по счастью, все в угольные ямы, снаряд же, попавший в каюту командира, пожара не вызвал. После гибели флагмана ему не оставалось ничего другого как

уходить и он полным ходом пошел на запад, сопровождаемый *Otranto*.

Таким образом, временно три наших крейсера скрылись, хотя адмирал Шпее и старался их окружить и поставить под освещение луны. Около 9 часов, идя в северо-западном направлении, он услышал, приблизительно в десяти милях к северу от себя, выстрелы: то *Нюрнберг* громил несчастного *Monmouth*'а.

Отстав от эскадры утром, этот германский крейсер в течение дня не съумел к ней присоединиться и с наступлением темноты пошел на вспышки выстрелов. Когда стрельба прекратилась, он, идя на угад, случайно наткнулся на *Monmouth*'а и в тусклом лунном освещении опознал его.

Избитый крейсер имел 10° крену на левый борт, из средней его части вырывались клубы пара. По мере приближения *Нюрнберга* крен настолько увеличился, что орудия левого борта не могли стрелять и ничто не мешало неприятелю открыть безнаказанный огонь с близкой дистанции.

«Мне», писал сын адмирала Шпее, мичман с *Нюрнберга*, «было невыразимо тяжко стрелять по несчастному, не могущему защищаться крейсеру, но... флаг его все еще развивался». *Нюрнберг* несколько раз приостанавливал стрельбу, давая возможность противнику сдаться, но на *Monmouth*'е были далеки от этой мысли.

Со времени Тюдоров британские корабли создали себе репутацию несдающихся, предпочитая гибель плену, и если затем эта традиция не всегда соблюдалась, то в последнюю войну она снова воскресла.

Вновь проявился старый боевой дух. Но справедливость требует сказать, что такой же дух царил и у врага.

*Monmouth* не сдавался и *Нюрнбергу* не оставалось ничего другого, как покончить с ним. После нескольких залпов, сделанных чуть ли не в упор, *Monmouth* перевернулся и пошел ко дну с развевающимися стеньговыми флагами.

О спасении людей не могло быть и речи из-за полнейшей невозможности спустить шлюпки; к тому же *Нюрнбергу* приходилось быть осторожным—на горизонте показался дым.

Вскоре выяснилось, что это дымы германской эскадры, которая, соединившись с *Нюрнбергом*, предприняла поиски *Good Hope*'а в то время как *Glasgow* и *Otranto*, повернув на юг, пошли на соединение с *Canopus*'ом.

О нахождении поблизости этого корабля адмирал Шпее кое-что знал. Перехватил ли он радио *Glasgow* или же ему сообщила об этом германская разведка в Чили, но он, пови-

димому, беспокоился присутствием британского линейного корабля типа «Formidable» (он называл типа «Queen»). «Против этого корабля», писал он через два дня после боя, «мы вряд ли сможем сделать что либо. Держись они соединенно, судьба наша была бы иная» [1]).

Из этой фразы можно заключить, что план Адмиралтейства действительно мог вовлечь его в бой с превосходными силами, но остается неясным, вступил ли Шпее в бой, будь *Canopus* в составе эскадры адмирала Краддока. Дальнейшие его действия показывают, что вряд ли он пошел бы на риск.

Германская эскадра не пострадала совершенно, не имея ни одного серьезного попадания и потеряв убитыми лишь трех человек. На следующий день после боя, Шпее с *Шарнгорстом*, *Гнейзенау* и *Нюрнбергом* пошел на север к Вальпарайзо, оставив остальные два крейсера в море для встречи поджидавшихся им угольщиков и, возможно, также на случай неожиданной встречи с *Glasgow* и *Otranto*.

Простояв в Вальпарайзо разрешенные 24 часа, он пошел обратно в Mas-a-Fuera, в то время как три наших корабля полным ходом спешили на Фалкландские острова. В Mas-a-Fuera он по невыясненной причине оставался в полной бездеятельности, не используя своей победы в то время, как британское Адмиралтейство проявляло исключительную активность, строя план, который по своим достижениям и законченности не имел примеров в анналах истории.

На ком лежит ответственность за катастрофу—вопрос неразрешимый, так как никогда нельзя будет сказать, каковы были соображения адмирала Краддока. Адмиралтейство в свое оправдание может сказать, что если его инструкции погибшему адмиралу и не отличались должной точностью, определенностью и законченностью, то все же оно было в праве ожидать, что адмирал не разъединится с кораблем, присланным специально для «безопасности» его эскадры. Но слово «опасность» адмиралу Краддоку было неведомо. Мог ли адмирал в условиях, при которых произошла встреча с германской эскадрой, уклониться от боя и отступить на соединение с *Canopus'*—весьма сомнительно. Если мог, то поведение его нельзя рассматривать иначе как сумасбродство, однако, и в этом случае память его будет чтится не менее чем память сэра Ричарда Гренвиля с *Reveng'*а.

---

[1]) Kieler Neueste Nachrichten, апрель 1915 г.

О приходе *Canopus*'а, говорится в газете, адм. Шпее получил сведения из Чили.

# ГЛАВА XXVI.

## Организация крейсерской службы после Коронеля. Вступление в войну Турции. Судьба «Кенигсберга», «Эмдена» и «Карлсруэ». Падение Тцингтао.

Карта 11 и 14.

Новый состав Адмиралтейства вступил в должность при чрезвычайно трудных обстоятельствах: Коронельская катастрофа и безнаказанное хозяйничание *Эмдена* и *Карлсруэ* нанесли тяжелый удар нашему морскому престижу именно в тот момент, когда сохранение его было особенно важно; нашему господству в Атлантическом океане грозила явная опасность, которая уже сама по себе являлась достаточно серьезным обстоятельством, но она еще усугублялась и другими осложнениями.

Активность неприятельских подлодок лишила Гранд-Флит возможности пользоваться его базами, случайным последствием чего явилась потеря одного из лучших кораблей. Правда, эти осложнения упрощались тем, что в строй вступали новые суда—линейный крейсер *Tiger* и линейные корабли *Benbow*, *Emperor of India* и *Queen Elizabeth*, а анти-подводное оборудование в Скапа значительно подвинулось вперед, но за то большие затруднения представляло положение дел в Константинополе.

Уже в начале октября стало совершенно очевидным, что военный министр Энвер-Паша в союзе с немцами делает все возможное, чтобы заставить Порту выступить на стороне центральных держав. Для Энвера и его партии вопросом самолюбия было обратное завоевание Египта, вполне совпадавшее с планом немцев нанести Британской империи смертельный удар, вырвав из ее рук Суэцкий канал.

Этой авантюристической политике оказывала упорное сопротивление, так называемая, «партия нейтралитета», но, к сожалению, партия эта, что хорошо было известно послам Антанты, не имела людей достаточно сильных для борьбы с Энвером и Талаат-беем.

К середине октября нашему послу пришлось убедиться, что партия нейтралитета не смогла воспрепятствовать приготовлениям по организация египетской экспедиции.

Отряды бедуинов рыли колодцы на границе, имелись определенные указания о разработке схемы минирования Суэцкого канала и залива, направленного против наших транспортов, следовавших из Индии и обратно. В этот момент второй

большой эшелон транспортов с войсками из Бомбея как раз пересекал Красное море, а Вессекская территориальная дивизия находилась на пути в Индию, причем ее пришлось задержать в Порт-Саиде пока не будет сформирована охрана всего угрожаемого района не только в канале, но и в заливе Акава, где турки сосредоточивали войска и намеревались устроить базу своей флотилии. Положение было настолько напряженное, что военное ведомство распорядилось снять наши передовые посты в El-Arish. Только 27 октября было разрешено дальнейшее следовании дивизии под конвоем *Dupleix*'а.

На следующий день пришло донесение о наступлении на канал 2.000 бедуинов. Стало очевидным, что кризис окончательно назрел.

Одновременно немцы решили, что наступило время наложить руку на неугодных им министров Турции, т. к. великий визирь, морской министр Джемаль Паша и некоторые другие попрежнему твердо противостояли интригам Германии. Анти-немецкое направление турецкого кабинета было настолько сильно, что немцы не видели возможности победить его лойяльными способами. Имея в своих руках послушное орудие—Энвера, они решили прибегнуть к старой прусской уловке.

Наш посол в Константинополе сэр Луис Маллет уже несколько недель тому назад предупреждал министерство иностранных дел о том, что турецкий кабинет не сможет воспрепятствовать какому-либо провокационному действию *Гебена* в Черном море, и он оказался прав. В последних числах октября адм. Сушон, не сказав ни слова Джемалю и при полном неведении большинства оттоманского кабинета, вывел соединенный германо-турецкий флот в Черное море.

29 октября германский адмирал прислал радио сообщающее, что его отряд подвергся предательскому нападению русского флота, в ответ на что он бомбардировал несколько русских прибрежных городов. Радио представляло собой явную ложь, так как никакого нападения в действительности не было, послано оно было с определенной целью — заставить турецкое правительство действовать так, как того хотела Германия.

Ложь была настолько очевидна, что ей не верили даже сами немцы, почему для оправдания проделки была создана новая версия. Она сводилась к тому, что когда *Бреслау* и *Hamidieh* с дивизионом миноносцев вышли в море, а за ними *Гебен* с двумя заградителями, они встретили в территориаль-

ных водах Турции русский заградитель *Прут* с несколькими миноносцами, намеревавшихся поставить заграждение у входа в Босфор, дабы воспрепятствовать соединению турецких отрядов, а так как подобный акт был равносилен об‘явлению войны, то *Гебен* потопил *Прут* артиллерийским огнем. Взяв с него пленными 3 офицеров и 75 матросов, *Гебен* немедленно начал обстрел русского побережья [1]).

Такова была версия немцев. В действительности же было так: пройдя 100 миль на восток, на соединение с *Бреслау* *Hamidieh*, адм. Сушон с заградителем повернул на Севастополь, остальные суда отправились по другим назначениям.

Зная, что русский флот вернулся после очередного крейсерства грузиться углем в Севастополь, адм. Сушон, в ночь на 29 октября, заминировал ему выход, а затем, имея впереди себя два миноносца в качестве тральщиков, подошел, чтобы начать бомбардировку города. Не успев еще занять нужное положение, *Гебен* был обстрелен с большой дистанции, получив три попадания. Русский флот не был готов к немедленному выходу, но три миноносца начали погоню. Раньше чем *Гебен* смог их отогнать, на нем оказалось 14 человек убитых [2]). Отойдя от Севастополя, Сушон направился к Керченскому проливу, намереваясь, согласно плана, поставить там второе заграждение и скоро наткнулся на пароход, оказавшийся транспортом *Прут*. Согласно сообщениям русского штаба, *Прут*, будучи только транспортом, вооружен не был [3]).

Командир *Прута*, лейтенант Рогусский, попытался выброситься на берег, но видя, что ему не уйти, открыл кингстоны и, подорвав днище, пошел ко дну вместе со своим кораблем. Турецкие миноносцы подняли плавающих людей.

Случай с *Прутом* с очевидностью опровергает циничную ложь относительно постановки мин.

*Прут* не был заградителем и пойман он был не у Босфора, а после изменнической бомбардировки русских городов. Пока Сушон находился у Севастополя, миноносцы напали на Одесскую гавань, где захватили врасплох и потопили канонерку [4]). *Бреслау* и *Hamidieh* пошли на северо-восток и после бомбардировки беззащитного города Феодосии направились в Новороссийск, который так же подвергли бомбардировке.

---

[1]) Ludwig. Die Fahrten der «Goeben» und der «Breslau».

[2]) Ludwig. Die Fahrten der «Goeben» und der «Breslau».

[3]) «Морской Сборник», декабрь 1914 г.

[4]) Канлодку *Донец*.

Обстреливая город впродолжении 2-х часов, они нанесли громадные разрушения в гавани и сожгли нефтехранилища[1].

Происшедшие события произвели в Константинополе громадную сенсацию и вызвали большое волнение в составе правительства. Джемаль Паша открыто заявлял, что если действия Сушона не вызваны необходимостью и если они принесут вред, то он первый должен быть повешен.

На запрос союзных послов министры отрицали переход границы бедуинами, что же касается черноморских событий, то они не могли не верить об‘яснениям германского адмирала.

Положение было самым напряженным, но союзные послы, подозревая лживость об‘яснений Сушона, решили еще выждать. При таких обстоятельствах британский кабинет счел необходимым на время сохранить в секрете гибель *Audacious*'а. Однако, вечером 30 октября, наш посол получил

---

[1]) Обстоятельства нападения германо-турецкого флота на черноморские порты и морские силы, находившиеся в них, изложены Корбеттом, пользовавшимся исключительно германскими материалами, в искаженном виде.

В действительности, адмиралом Сушон был разработан и выполнен план одновременного нападения всеми наличными силами его флота на главнейшие базы и порты Черного моря, причем *Гебен* должен был бомбардировать Севастополь, *Бреслау*, *Гамидие* и имевшийся при них заградитель бомбардировать Новороссийск, Феодосию и заминировать Керченский пролив, а два миноносца—*Гаирет* и *Муавенет*—Одессу и уничтожить здесь стоящие для охраны порта русские канонерские лодки.

Выполнение этого плана началось нападением около 3 ч. ночи 29 октября обоих названных миноносцев на Одесский порт, где им удалось застать совершенно врасплох русские суда и потопить одну из канлодок *Донец* без каких либо потерь для себя. В 6 ч. 30 м. утра *Гебен* произвел не менее неожиданную бомбардировку Севастополя и его рейда, где стоял весь действующий флот, вернувшийся накануне из очередного плавания у берегов Крыма. Только случайно снаряды *Гебена* не имели попаданий в корабли, но многие из них, в том числе и заградители с полным запасом мин, имели на своих палубах осколки неприятельских 11-дюймовых снарядов. Минное крепостное заграждение, на котором побывал *Гебен*, было разомкнуто, так как с моря ожидался заградитель *Прут*, который накануне был послан в Ялту для перевозки оттуда баталиона пехоты. Во время бомбардировки, будучи обстрелян береговыми батареями, *Гебен* был замечен дозорным дивизионом миноносцев (3 миноносца), которые произвели на него атаку, но были отбиты. Это побудило *Гебен* прекратить бомбардировку и отойти в море, где он встретил возвращающийся к Севастополю *Прут*. Этот корабль, не дойдя до Ялты, был ночью по радио возвращен с приказанием не подходить к Севастополю ранее рассвета. После нескольких попаданий с *Гебена* *Прут*, представлявший собою приспособленный под заградитель пароход, лишенный возможности прорваться, затопил себя, подорвав дно. При этом погиб выполнявший этот подрыв минный офицер лейт. Рогусский, который ошибочно считается Корбеттом командиром. (Таковым был кап. 2 р. А. Быков, взятый из воды в плен). Все артиллерийское вооружение *Прута* составляло несколько 47 и 37 мм. пушек.

Что касается действий *Бреслау*, *Гамидие* и заградителя, то они в то же утро успешно бомбардировали Новороссийск, Феодосию и поставили минное заграждение в Керченском проливе, где в тот же день взорвалось и погибло два коммерческих парохода. Ред.

приказание вручить Порте ультиматум. Послу предлагалось об'явить Турции, что, если она ясно и определенно не покажет, что ее правительство непричастно к действиям, имевшим место по отношению к России и если оно в течении 12 часов не выполнит своих неоднократных обещаний— убрать с *Гебена* и *Бреслау* германские экипажи, то посол потребует паспорт.

До истечения срока ультиматума флот вернулся из Черного моря и правда выплыла наружу. В кабинете министров произошло бурное заседание — великий визирь и его друзья всячески боролись, чтобы как-нибудь восстановить положение. Сторонники нейтралитета одержали верх, но дело с удалением немецких офицеров провалилось, хотя надежда на то, что круги, стоящие за спиной великого визиря и морского министра, спасут положение,—еще оставалась. Однако, под влиянием действий русского правительства, она вскоре исчезла. Уже не в первый раз Россия предпринимала важные шаги, не считаясь со своими союзниками. Еще 18 сентября она заключила соглашение с Румынией, не поставив об этом в известность ни Лондон, ни Париж, теперь же, никого предварительно не уведомив, она об'явила войну Турции.

Англии и Франции не оставалось другого выхода, как предписать своим послам последовать за их русским коллегой, и 1 ноября они покинули Константинополь.

Адмирал Карден получил приказание начать военные действия.

Хотя продолжительная борьба сэра Луиса Маллета закончилась поражением, но все же он сделал немало. Его работа требует высокой оценки и Британская империя обязана ему многим. Не взирая на недовольство Турции, вызванное реквизицией заказанных ею двух дредноутов, на впечатление, произведенное прорывом *Гебена*, он все же сумел оттянуть момент выступления турок до того времени, пока положение в Египте не оказалось упроченным.

Адмирал Карден, 20 сентября назначенный командующим эскадрой Средиземного моря, все время сторожил Дарданеллы. Под его флагом находились лин. крейсера *Indomitable*, *Indefatigable*, французские линейные корабли *Verité* и *Suffren*, легкие крейсера *Dublin* и *Gloucester*, 3 подводных лодки с маткой *Blenheim* и 12 эскадренных миноносцев. *Defence* ушел в распоряжение адмирала Стоддарта. *Black Prince* и *Duke of Edinburgh* были заняты конвойной службой в Красном море, *Warrior* находился в Александрии и на нем держал свой брейд-вымпел старший морской начальник вод

Египта. Таким образом, три прекрасных крейсера, столь нужные в Южной Америке, были связаны совершенно второстепенной службой.

В Англии все еще питали слабую надежду на то, что немедленная демонстрация в Дарданеллах сможет послужить противоядием немецкому влиянию и спасет положение в Константинополе. Поэтому адмирал Карден 1 ноября получил инструкции при первой же возможности обстрелять огнем броненосных судов внешние укрепления Дарданелл, при чем предписывалось вести бомбардировку с безопасной для кораблей дистанции.

Одновременно он получил разрешение произвести небольшую операцию с целью уничтожить находящийся в Смирнском заливе турецкий заградитель, для чего 1 ноября им были отправлены миноносцы *Wolwerine* и *Scorpion*.

Войдя в залив, миноносцы обнаружили здесь большую вооруженную яхту, стоявшую у пристани Vourlah, которая, при появлении миноносцев была подожжена собственной командой. Она горела так быстро, что не оставалось ничего другого, как прикончить ее артиллерийским огнем. Последовавшие несколько сильных взрывов подтвердили предположение, что яхта действительно была заградителем. Стоявшее рядом с яхтой маленькое судно также взорвалось.

Не найдя ничего другого, миноносцы вернулись обратно и 2 ноября присоединились к эскадре.

3 ноября с рассветом адмирал Карден подошел ко входу в Дарданеллы. Сам он с двумя линейными крейсерами начал бомбардировку фортов Сед-эль-Бар и других на европейском берегу, а французские линейные корабли—на противоположном обстреливали форты Кум-Кале и Оркание. Каждая группа судов делала галс длительностью в 10 минут и производила за это время выстрелов: англичане 46—12″, французы—30. Стрельба велась очень удачно, залпы ложились прекрасно; турецкие орудия давали недолеты и, хотя некоторые снаряды падали у борта, попаданий в суда не было.

К концу галса на европейском берегу произошел сильнейший взрыв, после чего эскадра отошла.

Судить об истинных результатах бомбардировки было трудно, но кое-какие сведения дал нам вице-консул в Чанаке.

В Сед-эль-Баре взорвался пороховой погреб, форт был обращен в развалины [1]). В Кум-Кале повреждения были

---

[1]) Эти сведения подтвердил вышедший вскоре из Дарданелл американский пароход.

меньше, но были очень значительные потери в личном составе. Погибло около 600 человек, в том числе 40 немцев.

Бомбардировка имела лишь местное значение и тех результатов, которые от нее ожидались, — не последовало. В Константинополе создалось впечатление, что форты отогнали эскадру, а так как бомбардировка на следующий день не повторилась, то результат ее имел скорее отрицательное значение.

В Египте были приняты следующие меры: *Black Prince*, конвоировавший транспорты с индийскими войсками и стоявший теперь в Порт-Саиде, получил приказание сменить *Warrior*'а в Александрии.

*Warrior* был отправлен к El-Arish с приказанием прекратить всякое движение войск по прибрежной дороге и действовать по району, оставленному нашими передовыми постами.

В Akaba для этой же цели послали легкий крейсер *Minerva*, прибывший в Порт-Саид 30 октября совместно с транспортами, перевозившими индийскую кавалерийскую дивизию. Два миноносца были посланы в порт Судан для действий против могущих появиться там неприятельских заградителей, а канонерские лодки с Мальты пришли на замену миноносцев для дозорной службы в Суэцком канале.

Эти распоряжения на время обеспечивали положение, но никто не мог предвидеть, какое влияние в дальнейшем окажет выступление Турции на обстановку в восточной части Средиземного моря.

Война, об'явленная 5 ноября, ложилась на флот не малым бременем и создавала новые осложнения в тот самый момент, когда поражение Краддока и без того спутало все карты.

Помимо забот об обеспечении отечественных вод и Средиземного моря, приходилось очень и очень считаться с эскадрой Шпее. По всему свету имелись уязвимые места, где германская эскадра могла нанести сокрушительные удары. Адмиралтейство ясно сознавало, что надо какой угодно ценой, но раз навсегда и как можно скорее положить конец создавшемуся положению. Где бы Шпее ни находился, он должен был встретить эскадру такой силы, чтобы результаты встречи не оставляли места для сомнений.

Уже в день вступления в исполнение обязанностей нового состава Адмиралтейства кое-что было сделано—*Defence* получил приказание присоединиться к адмиралу Краддоку, но, как известно, это распоряжение запоздало. Он прибыл

в Монтевидео лишь 3 ноября, о Коронельской же катастрофе в Лондоне узнали на следующий день.

Адмирал Стоддарт немедленно получил приказание сосредоточить свои броненосные суда *Cornwall* и *Carnarvon* в Монтевидео и держать их соединенно с *Defence*'ом. *Glasgow*, *Otranto* и *Canopus*'у, судьба которых была еще неизвестна, было послано распоряжение следовать туда же, минуя, если возможно, Фалкландские острова.

*Kent* со станции островов Зеленого Мыса получил приказание также присоединиться к ним, как это было первоначально предположено.

Совместно с *Highflyer*'ом последний охотился за *Карлсруэ* и только что пришел в Sierra-Leone для погрузки угля. На следующий день (4 ноября) он вышел по назначению.

Одновременно были приняты и другие важные меры.

С соблюдением полнейшего секрета адмирал Джеллико получил приказание выслать в Биргавен линейные корабли *Inflexible* и *Invincible* для срочной посылки в заграничные воды.

Командующему 2-й эскадрой линейных крейсеров предписывалось перенести флаг на *New Zealand*, на *Invincible* же поднял флаг адмирал Стэрди, сдавший должность начальника морского генерального штаба, которую он занимал с начала войны.

На него возлагалось командование этим отрядом и поручалось восстановить положение. Никогда еще ни одному адмиралу не поручался столь большой район; Стэрди получил наименование главнокомандующего в южном Атлантическом и Тихом океанах. В Атлантическом океане район ограничивался параллелью 5° сев. широты, но если бы движения неприятеля вынудили его перейти за эту линию, то всякий британский адмирал, оказавшийся в этом районе, поступал под его начальство. Предполагалось, что отряд Стэрди, выйдя с возможной поспешностью в Южную Америку, соединится с эскадрой Стоддарта и, базируясь на Фалкландские острова, начнет поиски неприятеля.

С такими силами Стэрди мог легко справиться с эскадрой Шпее на случай, если бы последний попытался прорваться в Атлантический океан. На случай, если бы Шпее пошел на север с целью пройти Панамским каналом или для нападения на берега Канады, или оперировать против японской торговли—его ожидали другие, не менее грозные силы.

По плану, разработанному Адмиралтейством, сформировалась эскадра в составе *Newcastle*'я, *Idzumo*, *Australia*

и *Hizen.* Предполагалось отправить *Newcastle* и *Idzumo* к южной оконечности Калифорнии на остров Св. Клемента с тем, что к ним присоединятся адмирал Патей с *Australia*, стоявшей в Suva, и *Hizen* с *Asama*, совместно сторожившие крейсер *Гейер* на Гонолулу. Японцы согласились на такой план и предложили заменить *Australia* своим 1-ым южным отрядом для наблюдения за районом Фиджи — Маркизовы острова на случай обратного прорыва Шпее. 8 ноября, когда американские власти окончательно интернировали *Гейер*'а, японцы послали на остров Клемента не только *Hizen*'а, но также и *Asama*, а также усилили свою 1-ю эскадру еще одним броненосным крейсером. Теперь этот отряд состоял из *Kurama*, *Tsukuba* и *Ivate*, будучи сильнее германской эскадры. Командующим эскадрой на о. Св. Клемента был назначен адмирал Патей, которому предписывалось, по прибытии всех судов, начать движение на юг и искать неприятеля. Описанными выше распоряжениями наше господство в Тихом океане и на торговых путях южно-американских вод обеспечивалось, но оставалось другое уязвимое место — юго-западная Африка. Девет и прочие лидеры восставших буров, хотя и скрывшиеся после победы генерала Бота, еще не прекратили своей деятельности. Пламя восстания еще тлело и появление на побережьи германской эскадры легко могло раздуть это пламя до опасных размеров и, конечно, совершенно ниспровергнуть планы правительства по завоеванию германской Африки.

Нельзя было терять времени и в день получения известий о поражении Краддока, *Goliath* и *Dartmouth*, занятые выслеживанием *Кенигсберга* на восточном побережьи Африки, получили приказание присоединиться к *Albion*'у на мысе Доброй Надежды. Два дня спустя, однако, выяснилось, что линейные корабли не могут итти немедленно и пришлось поступить иначе. Единственный корабль, который мог бы быть на месте не позднее Шпее, если бы последний туда направился, был *Minotaur* (кап. 1 р. Кидль). Он вышел из пролива St. George 1 ноября, конвоируя австралийские транспорты совместно с *Melbourne*, *Sydney* и *Ibuki*, и мог быть теперь взят, так как после обнаружения эскадры Шпее столь далеко от пути транспортов не было никакого смысла держать такой большой конвой.

6 ноября кап. 1 р. Кидль получил приказание передать начальство над конвоем командиру *Melburne*'а кап. 1 р. Сильверу и итти через остров Маврикия на подкрепление на мыс Доброй Надежды.

Последние меры, сами по себе, были неудовлетворительны; они обеспечивали юго-западное побережье Африки эскадрой столь же не достаточной, как и эскадра Краддока. Если для охраны баз экспедиционных сил Союза она и годилась, то для борьбы с эскадрой Шпее она была непригодна из-за своего малого хода. Но общее положение обеспечивалось не ими одними; был предпринят ряд других шагов в соответствии с мерами охраны вод на севере. Кроме наших колоний на западном побережьи, приходилось думать и о Камерунской экспедиции, которая еще не закончилась и также могла привлечь внимание Шпее. За последний месяц дела экспедиции несколько улучшились. Нашей Maidugari'-ской колонне удалось соединиться с французами и при их поддержке вытеснить неприятеля из всего района озера Чад вплоть до меридиана 11°. У Mora немцы занимали сильную укрепленную позицию и французский командующий отрядом решил остановиться и ждать подкреплений.

Становилось очевидным, что окончательное завоевание колонии потребует не мало времени, так как немцы, по мере нажима на побережьи, уходили вглубь страны.

12 октября, новая соединенная колонна отправилась из Duala вверх по реке с целью овладеть Ybassi. На этот раз план нападения был изменен. Войска высаживались на обоих берегах, при чем главные силы на берегу, противоположном чем в прошлый поход. Результат получился прекрасный— 14 ноября город был взят почти без потерь.

Оставив соответствующий гарнизон, флотилия возвратилась в Duala.

В это время *Bruix* и *Surprise* бомбардировали порты Kampo и Kribi, но десанта не высаживали и, закончив обстрел, пошли на север в реку Nyong, где встретили яхту *Ivy*. *Ivy* уже произвела высадку и разрушила телефонную станцию, но главной ее целью было обследование реки Sanaga для предстоящей операции против Edea. План этой операции намечался в следующем виде:

Французы двигаются от моста Yapoma вдоль линии железной дороги, а два отряда флотилии с союзными войсками наступают с юга и юго-запада. *Mole*—лихтер вооруженный 5" пушкой, вооруженные буксиры *Remus*, *Sir Frederik*, *Porpoise* и посыльное судно *Vigilant* идут вверх по реке Sanada до слиянии обеих рек у местечка Lobetal. Отсюда главные силы численностью в 1000 штыков французской пехоты и такого же числа носильщиков отправляются по реке Nyong на шести транспортах под общим начальством полковника

Майера, под конвоем *Cumberland*, *Dwarf*'а и *Surprise* до Dehane, в 20 милях к югу от Edea.

Навигационные затруднения очень замедляли движение флотилий, но план операции имел одно очень важное преимущество—немцы никак не могли ожидать появления серьезных сил с этой стороны.

Отряд тронулся в путь 20 октября после того, как северная железная дорога была перерезана небольшой разведывательной партией, отправленной занять Maka.

22 октября после всевозможных затруднений при движении рекой, главным образом, навигационного характера, главные силы, или, так называемая, Nyong'ская колонна, заняли Dehane и на следующее утро начала наступление на Edea. 23 октября колонна, вышедшая из Kwakiva и задержанная на пути серьезным сопротивлением противника, прибыла в Lobetal и заняла его. Одновременно с этим Yapom'ская колонна начала наступления вдоль линии железной дороги. На следующее утро колонна из Sanaga также прибыла в Lobetal и начала наступление вдоль обоих берегов реки. В полдень 26 октября от туземцев стало известным, что Edea занята несколько часов тому назад.

Услышав орудийные выстрелы в Lobetal'е и узнав о появлении на реке у Dehane значительных сил, что было совершенно неожиданно, немцы настолько растерялись, что быстро отступили на запад по железной дороге к Yaunde в ста милях выше Edea.

Операция по захвату этого пункта закончилась очень удачно почти без потерь.

Теперь надо было подготовляться к следующей—против Buea и северной железной дороги. Одновременно приходилось озаботиться подкреплением гарнизона в Ybassi, где немцы заняли берега ниже города.

1 ноября небольшая колонна отправилась сюда на помощь и 3 ноября благополучно прибыла по назначению. Но так как уровень воды в реке быстро падал и надо было ожидать, что в скором времени сообщение на реке прекратится вовсе, было решено временно убрать гарнизон из Ybassi, что и было выполнено 9 ноября.

Оставили лишь небольшой сторожевой пост на слиянии рек Diabamba и Wuri в 12 милях ниже Ybassi.

Пока шли эти распоряжения *Ivy* и *Vigilant* осматривали все бухточки и маленькие порты между Kribi и Kampo, посылая десантные партии для уничтожения телефонных сообщений.

Эти партии не встречали почти никакого или очень малое сопротивление. Было очевидно, что немцы оставили побережье и ушли вглубь страны. Однако, они быстро возвращались обратно, как только исчезала непосредственная угроза, почему надо было тревожить их все время.

Операции против Виеа предполагали начать 10 ноября, причем большие надежды возлагались на помощь флота, так как предыдущая операция показала насколько ценно такое содействие. Но Адмиралтейство настаивало на отозвании *Cumberland*'а тем более, что вода в реке падала, а крейсер был необходим для действий против эскадры Шпее. Начальник экспедиции просил не отзывать *Cumberland*'а.

На смену *Bruix* ожидался *Pothuau*, командир которого был старше в чине командира *Challenger*'а и это означало смену морского командования, что являлось нежелательным. Генерал Доббель очень ценил кап. 1 р. Фуллера, считая его весьма полезным помощником и находя недопустимым смену, с чем вполне соглашался и командир *Bruix*.

Помимо того, что на берегу находились судовые 6" орудия, от которых во многом зависил успех дела, войска в значительной части состояли из морской нигерийской пехоты и это делало нежелательным отсутствие английского офицера в качестве их начальника.

Вследствие неоднократных просьб генерала Доббеля было сделано соответствующее представление французскому правительству, которое согласилось на то, что *Pothuau* зайдет лишь на время. Было решено до конца ноября никаких перемен не производить. Раньше этого срока Шпее появиться не смог бы, *Cumberland* к концу его получил бы все свои орудия обратно и был бы готов присоединиться к вновь формируемой эскадре западного побережья Африки. На такую задержку в отозвании *Cumberland*'а Адмиралтейство соглашалось, хотя надобность в судах была большая.

Станция островов Зеленого Мыса, ослабленная уходом *Kent*'а, не могла дать ничего, она сама находилась далеко не в безопасности. Приходилось искать помощи в Средиземном море. В принципе было уже решено заменить взятые у адмирала Джеллико *Inflexible* и *Invincible* 1-ой крейсерской эскадрой, из состава которой два крейсера—*Black Prince* и *Warrior*—занимались совершенно несоответствующей их назначению охраной Египта. 6-го ноября им было приказано следовать в Гибралтар, а на их смену временно до прибытия английских посылались французские суда. В Египет назначались л/к *Bouvet* и крейсер *Amiral Charner*, а на за-

мену им вызывались *Vengeance* из Канала, *Doris* с ирландской станции и *Proserpine* из состава Гибралтарского дозора. Несмотря на необходимость срочного присоединения 1-ой крейсерской эскадры к Гранд-Флиту, *Warrior* и *Black Prince* не могли быть сразу отправлены к адмиралу Джеллико.

Предварительно эти суда должны были вместе с тремя французскими крейсерами того же типа войти в состав новой эскадры, формируемой для южного Атлантического океана. Эту эскадру предполагалось послать под начальством французского адмирала для охраны станции островов Зеленого Мыса, побережья Камеруна и французских и английских колоний западного побережья Африки. В случае, если бы Шпее появился к северу от германской западной Африки, эта эскадра должна была стараться навести его на эскадру адмирала Кинг-Холла.

Однако, главнокомандующий французским флотом не счел возможным согласиться на отозвание этих трех судов из Средиземного моря и адмирал Де-Робек получил приказание перенести флаг на *Warrior* и с *Black Prince*'ом, *Donegal*'ем и *Highflyer*'ом итти в Sierra-Leone, где ожидать дальнейших указаний. Оттуда, в случае надобности он мог вызвать *Cumberland*'а.

Таким образом, сформировалась еще одна, пятая по счету, эскадра против Шпее.

К 12 ноября, с сформированием новой эскадры Де-Робека, замкнулось последнее звено цепи вокруг германской эскадры. Единственным слабым местом был район Северной Америки и Вест-Индии, куда мог бы быть направлен удар адмирала Шпее через Панамский канал. По правилам, об'явленным американским правительством, через Канал могло проходить одновременно не более трех судов какой угодно национальности, при чем три других, хотя бы и той-же национальности, могли находиться при входе с любого конца канала.

Это правило давало возможность германскому адмиралу воспользоваться каналом, не слишком нарушая сосредоточения своих сил.

Кроме того имелись сведения, что Шпее после боя заходил в Вальпарайзо с *Шарнгорстом*, *Гнейзенау* и *Нюрнбергом* и на следующий день (4 ноября) вышел в море. Не исключалась возможность его прихода в Панаму раньше чем эскадра адмирала Патея преградит ему путь.

При таких обстоятельствах Вест-Индский отряд и порты на островах попадали в опасное положение. Начальник отряда

командир *Berwick*'а кап. 1 р. Клинтон-Бейкер имел в своем распоряжении лишь *Essex*, *Condé* и *Descartes*. В районе Нью-Иорка адмирал Хорнби, державший флаг на *Glory*, недавно вернувшемся после конвоя канадских транспортов, имел в составе эскадры *Lancaster*, *Suffolk*, всп. кр. *Caronia* и канадский крейсер *Niobe*. Эскадра и отряд Клинтон-Бейкера вместе составляли силу достаточную против Шпее, но каждый порознь был слабее, а потому адмирал Хорнби получил приказание следить за каналом, начиная с 12 ноября, имея для этой цели лишь два из своих быстроходных крейсеров, которым, в случае появления неприятеля, надлежало не упускать его из виду, но отнюдь не вступать в бой. Приказание было отдано 8-го ноября.

В это время кап. Клинтон собирался итти на осмотр различных пунктов в Караибском море, где по слухам находилась база *Карлсруэ*. Возможность его появления в этих водах подверждалась тем обстоятельством, что 26 октября он захватил пароход *Vandyck* между Ceara и Maranham. Капитан *Vandyck*'а 2 ноября прибыл в Para и сообщил подробности захвата: 26 октября *Карлсруэ* оставил свой прежний район и, подходя к линии Тринидат-Бразилия, заметил большой пассажирский пароход. В этом случае немецкому крейсеру особенно повезло, так как *Vandyck*, предупрежденный *Bristol*'ем, которого он встретил, пройдя Рио-де-Жанейро, держался в стороне от обычного курса и шел с потушенными огнями. 27-го октября пассажиры с *Vandyck*'а числом более 200, в большинстве американцы, были пересажены на *Асунсион* и отправлены в Para с приказанием притти туда не ранее 1-го ноября. Ночью *Карлсруэ* встретил пароход *Royal Scepter*, но груз оказался нейтральным и пароход пришлось отпустить. С рассветом *Vandyck* был потоплен и *Карлсруэ* направился далее. Капитан Кёлер намеревался оперировать на путях к Тринидату и Барбадосу. В первую очередь он рассчитывал напасть на Барбадос, где, как ему было известно, стояло не мало больших пассажирских пароходов, уничтожение которых давало ему возможность нанести нашему морскому престижу такой-же удар, как это удалось *Эмдену* в Ост-Индии.

1-го ноября *Карлсруэ*, приняв уголь с парохода *Farn*, оставил его и продолжал путь с пароходами *Рио-Негро* и *Indrani*.

К заходу солнца, 4 ноября, он находился в 400 милях от Барбадоса. Командир стоял на мостике, большинство команды отдыхало в носовой части, слушая игру судового

оркестра. Неожиданно раздался страшный взрыв. Корабль окутался дымом и пламенем. Когда дым рассеялся, оказалось, что взрывом оторвало всю носовую часть, на которой погибли командир, один офицер и 259 матросов. Кормовая часть держалась на плаву 20 минут и шлюпки с угольщиков спасли 17 офицеров и 129 матросов, после чего последние остатки *Карлсруэ* исчезли.

Причина гибели осталась невыясненной. Только месяц спустя, когда *Рио-Негро*, удачно прорвав блокаду, пришел в Германию, немцам стало известно, что *Карлсруэ* не представляет более угрозы английской торговле. Секрет его гибели в Германии сумели сохранить и долго еще наши крейсера рыскали повсюду в тщетных его поисках.

Вред нанесенный *Карлсруэ* был громаден: за три месяца он захватил 16 британских пароходов и 1 датский с английским грузом, общий тоннаж которых равнялся 76000 т. Стоимость пароходов и грузов достигала $1^1/_2$ миллиона фунтов стерлингов.

Через несколько дней после гибели *Карлсруэ* стало меньше одним затруднением и на другом конце света.

После набега на Пенанг *Эмден* исчез; о нем ничего не было слышно, но меры против его дерзкого хозяйничания в Индийском океане принимались самые энергичные. Выработанный план ставил капитана Мюллера в положение не менее трудное, чем то, в которое, после последних распоряжений, попадала эскадра Шпее.

Однако, составить такой план было не легко. Обстановка на этом театре не мало осложнялась двумя причинами, из которых первой была неудача экспедиции против Tanga в германской восточной Африке.

31-го октября *Goliath* и военный пароход *Hardinge* прибыли с 2 индийскими бригадами в Mombassa, но тут у *Goliath*'а случилась серьезная поломка в машине, и когда 2 ноября экспедиция начала операцию, то на поддержку остался лишь один крейсер *Fox*.

*Chatham*, *Dartmouth* и *Weymouth* были прикованы к *Кенигсбергу* в попытках добраться до него вверх по реке. Однако, высадка в Tanga закончилась благополучно и 4 ноября началось наступление, но атака города успеха не имела.

Встреченные жарким огнем молодые, не обстрелянные части, недостаточно сильно поддержанные с моря артиллерией судов, не выдержали и отступили.

6-го ноября их посадили обратно на транспорты. Этот маневр удался очень хорошо—неприятель его не заметил.

Однако, такая неудача была крайне нежелательна. В это время операция против *Кенигсберга*, успешность которой ставилась Адмиралтейством выше всяких местных военно-сухопутных соображений, протекала удачно. Командир *Chatham*'а руководивший этой операцией, счел необходимым прежде всего заблокировать крейсер и для этой цели затопить угольщик *Newbridge* в рукаве реки. 6-го ноября пришел вспомогательный крейсер *Kainfauns Castle*, доставивший гидроаэроплан, который дал возможность точно установить место противника.

С рассветом 10 ноября угольщик под командой старшего офицера *Chatham*'а пошел в реку под конвоем вооруженного буксира *Dupleix* и паровых катеров со всех наших крейсеров. Катера также были вооружены и защищены от пуль. По входе в реку неприятель открыл сильный огонь из пулеметов и скорострельных пушек, подавить который судовой артиллерии не удалось. Однако, угольщик все-таки дошел до назначенного места и был затоплен. Команда угольщика и катера благополучно вернулась, понеся ничтожные потери.

Первая часть операции закончилась успешно: *Кенигсберг* был заперт, но оставалась вторая—более трудная: уничтожить противника было не так легко. Высокий лес джунглей мешал действию орудий крейсеров, с канонерок-же неприятель совершенно не был виден. Нужна была помощь сухопутных войск или же аэроплана для бомбежки. Присланный гидроаэроплан для этой цели не годился, свободных войск не откуда было взять. Оставался один выход—сторожить его крейсерами, не давая возможности очистить реку от заграждения.

Итак, в этой части Индийского океана положение создалось далеко не удовлетворительное и конца ему не предвиделось.

На азиатском берегу была своя забота, но совершенно иного характера. Приступая к описанию событий в этом районе, следует упомянуть, что там была выполнена одна из самых удачных за всю войну соединенных операций армии и флота.

С конца сентября стало ясным, что вследствие неприязненной позиции, занятой Турцией, надлежит предпринять какие-либо шаги для охраны наших интересов в Персидском заливе, главным образом, в отношении охраны нефтепровода Англо-Персидской К°, крупнейшим акционером которой являлась английская казна.

Конечный пункт нефтепровода находился на острове Abadan, расположенном в реке Шат-эль-Араб, представляю-

щей собой канал, образуемый слиянием Тигра и Ефрата после их соединения в Kurnah.

Англия была настолько заинтересована в этом деле, что, как только выяснилась опасность, правительство сочло необходимым немедленно отправить в Персидский залив войска для противодействия немецкой агитации и пропаганде среди арабов. Но операцию требовалось произвести с большой осторожностью, дабы не волновать шейхов. Поэтому надо было так обставить это дело, чтобы не вызвать каких-либо провокационных действий на турецкой территории, могущих обострить и без того уже тревожное положение в Константинополе.

Кроме того отряд должен был быть достаточно внушительной силы и посылку его надлежало сохранить в полной тайне. Поэтому к отправке наметили целиком всю VI индийскую дивизию, причем одна бригада этой дивизии под командой генерала Деламена должна была отправиться с ближайшим эшелоном индийских транспортов якобы в Египет.

Выйдя достаточно далеко в океан, транспорты с бригадой отделились и направились на остров Bahrein, расположенный в бухте на южном берегу Персидского залива, на полпути между входом и Шат-эль-Арабом. На этот остров не раз предъявляли свои притязания Турция, Персия и Англия, но фактически он оставался полу-самостоятельным. Мы держали на нем своего дипломатического агента, а его шейх имел представителя при правительстве Индии.

Остров Bahrein, отстоящий от Шат-эль-Араба лишь в 250 милях, представлял собой прекрасный плацдарм, но пока *Кенигсберг* и *Эмден* гуляли на просторе океана, он требовал охраны флота. Ключ позиции Персидского залива находился в знаменитом древнем порту Басра на Шат-эль-Арабе и было вполне возможным, что неприятельские крейсеры попытаются повторить опыт прорыва *Гебена* в Константинополь.

Вероятность такого маневра усиливалась под влиянием протестов Порты против пребывания отряда наших судов в этих водах, которые она называла «турецкими». Отряд состоял из трех судов: к/л *Espiegle* стояла в реке Karun у дружественного нам персидского города Muhamera [1]), военный пароход *Dalhousie*, охранявший владения нефтяной компании в Abadan'е, вышел из реки для наблюдения за входом в залив, к/л. *Odin* стояла у внешнего бара в Шат-эль-Арабе. Весь этот отряд вместе был много слабее *Эмдена* и, само собой

[1]) Шейху Muhamera Англия в 1916 году гарантировала независимость.

разумеется, недостаточен для прикрытия экспедиции, почему в помощь ему был послан л/к. *Ocean*, только что прибывший из Гибралтара в Аден, командир которого, капитан I р. Хейс-Садлер, получил назначение руководить морскими операциями экспедиции.

16 октября транспорты для Персидского залива тронулись в путь вместе с отрядом транспортов, шедшим в Европу и транспортами Mombas'ского экспедиционного отряда. Эшелон из Бомбея вышел под конвоем *Swiftsure*'а, *Goliath*'а и *Dufferin*, а эшелон из Karachi—с *Duke of Edinburgh* и п/х. *Gardinge*. На третий день похода эшелоны соединились и одновременно встретились с *Ocean*'ом. *Ocean* и *Dufferin* пошли со своими транспортами в Персидский залив, *Goliath* и *Gardinge* с экспедиционным отрядом в Mombassa. Прибыв в Bahrein 23 октября, войска оставались там до момента нападения Турции на черноморские порты, после чего генерал Деламен получил приказание (30 октября) следовать в Шат-эль-Араб, а индийское правительство распорядилось приготовить к отправке вторую бригаду VI дивизии. 31-го октября Адмиралтейство отправило приказание начать военные действия против турок, указав при этом, что *Espiegle* надлежит отправить на охрану нефтяных сооружений, *Odin* держать у бара, а *Dalhousie* послать в Бушир для установления связи с станцией телеграфного кабеля в Индию.

К вечеру 3 ноября, в день первой бомбардировки Дарданелл, транспорты подошли к бару, перейти который *Ocean* не мог.

Кап. 1 р. Садлер весь следующий день посвятил вооружению катеров, буксирных пароходов, а также оборудованию тральщиков и вообще приготовлениям к форсированию бара под обстрелом батарей, охранявших вход и расположенных по близости от старого турецкого форта.

5-го ноября, в день объявления войны Турции, бар был пройден. На следующее утро кап. Садлер на *Odin*'е, при содействии вооруженного буксира, привел к молчанию орудия, установленные перед фортом Fao и высадил 600 человек десанта с частью морской пехоты с *Ocean*'а и одним взводом горной артиллерии под общим командованием полковника Рошера. Сопротивление оказано не было; при помощи быстро подошедшего подкрепления форт ночью был взят и орудия сброшены в реку.

Тем временем *Espiegle* рассеял турецкий отряд, расположившийся выше против развалин деревни Abadan. 7-го ноября генерал Деламен с остальной частью бригады поднялся вверх


НИЖНЯЯ МЕСОПОТАМИЯ
ДО
ПЕРСИДСКОГО ЗАЛИВА
MESOPOTAMIA
PERSIA
ARABIA
PERSIAN GULF
КАБЕЛЬ В ИНДИЮ
Amara
Kale Sale
Nasiriya
Kurnah
Mizereh
Um Rash
EUPHRATES R.
NEW CHANNEL
SHATT
BASRA
Zobeir
Sahil
Muhalla
Balzaniyeh
Dabbal
Muhammera
Bareim
Abadan
Saniyeh
Suhan
ABADAN I.
Fao
FORT FAO
Kerkha R.
KARUN
Braicha
Ahwaz
Wais
Ramuz
Bebehan
Hindyan R.
Bannal
Ras ul Bahrga
Failaka I.
KUWEIT HARBOUR
Kuweit
Kharag I.
BUSHIRE
46°
47°
48°
49°
50°
51°
29°
30°
31°

Карта 11.

по реке, придя на видимость нефтяных сооружений на северной оконечности острова Abadan.

На следующий день генерал совместно с командиром *Ocean*'а отправился на *Odin*'е выбрать место высадки.

Таковое было найдено у высокого приглубого берега, в трех милях выше, где река начинает огибать остров Muhalla у деревни Saniyeh. К вечеру 10 ноября вся бригада за исключением небольшого гарнизона, оставленного в Fao, расположилась там лагерем.

Ввиду получения начальником бригады приказания из Лондона не производить дальнейшего наступления впредь до прибытия начальника дивизии генерала Барретта с остальными войсками, уже вышедшими из Бомбея, было решено окопаться и ограничиться охраной нефтяных сооружений.

Начало экспедиции протекло вполне удачно и по обстоятельствам момента большего и не требовалось. Не меньшим успехом сопровождался неожиданно нанесенный нами удар в горле Красного моря.

В Sheikh Syed напротив Перима, сейчас же за северной границей Перимского района, появился смешанный отряд турок и арабов. Тут же находилась удобная позиция, которая, будучи хорошо вооружена, могла командовать над проходом между Перимом и материком. Силы, собранные неприятелем, представляли собой угрозу непосредственно Периму и Адену, почему было решено действовать незамедлительно. Нужные средства находились под рукой.

Транспорты с 5 пехотными и одной кавалерийской бригадами для европейского театра и для Египта 2 ноября вышли из Бомбея под конвоем *Duke of Edinburgh*, *Swiftsure*'а и *Northbrook*'а. *Duke of Edinburgh* уже имел приказание следовать на присоединение к Гранд-Флиту. Войска с нетерпением ожидались во Франции, но все-таки правительство решилось несколько задержать отряд, тем более, что задержка предполагалась не больше чем на сутки.

Подходя к Адену, *Duke of Edinburgh* с тремя транспортами, на которых находилось три батальона пехоты, был выслан полным ходом вперед. С рассветом 9 ноября крейсер подошел к форту и, обратив его в развалины, повел транспорты в пролив к Sheikh Syed. Не взирая на сильный огонь, батальоны, под прикрытием судовой артиллерии, тотчас начали высадку. На следующий день, когда половина войск была на берегу, началось наступление, чтобы выбить неприятеля с форта Turba и окружающего района. Турки, оказавшие вначале сильное сопротивление, затем бежали и к ночи

все высоты перешли в наши руки. 11 ноября командир *Duke of Edinburgh* выслал подрывную партию на форт, которая и уничтожила все орудия и разрушила форт. Пушек оказалось только пять, все полевого типа.

К 6 ч. вечера операция закончилась и войска сели обратно на транспорты, спешно вышедшие в догонку отряда.

Эти события, вызванные вступлением в войну Турции, имели свое влияние на план поимки *Эмдена*.

Адмирал Джеррам, узнав о набеге на Пенанг, отправил *Yahagi*, предназначавшийся для усиления австралийского конвоя, на соединение с *Chikuma* для установления дозора между Rangoon'ом и Acheh Head, а вспомогательный крейсер *Empress of Russia* — в распоряжение кап. 1 р. Гранта для охраны линии Коломбо—Миникой. У Гранта собрались следующие суда: *Hampshire*, *Yarmouth*, *Аскольд*, *Empress of Asia*, *Empress of Russia*. Адмиралтейство, с своей стороны, распорядилось высылкой из Средиземного моря *Gloucester*'а для увеличения числа легких быстроходных крейсеров. С момента заблокирования *Кенигсберга*, Адмиралтейство решило отправить туда-же *Weymouth*'а и *Dartmouth'a*, но по получении известий о поражении Краддока, *Dartmouth* был отправлен на мыс Доброй Надежды, а *Weymouth* получил приказание присоединиться к Гранту, зайдя по пути на острова Провидения, Диего - Гарсия, Маладивские и Миникой.

В дальнейшем, Адмиралтейство обратилось к японскому правительству с предложением, чтобы все японские отряды, свободные от поисков эскадры Шпее, перешли в район Суматры. Япония охотно согласилась на предложение и, таким образом, все пути отступления на запад, до меридиана 90°, оказались для *Эмдена* отрезанными. Новая дислокация заканчивалась к середине ноября.

Единственным неохраняемым еще районом оставалась часть Индийского океана, по которой в это время проходил отряд австралийских транспортов с его сильным конвоем.

В этом районе для неприятеля представляла большой интерес группа Кокосовых островов, центр кабелей Восточной телеграфной К°, которые шли оттуда на острова Маврикия, Батавию и в Западную Австралию и где кроме того имелась радиостанция.

Адм. Джеррам, считая Кокосовые острова вероятным объектом внимания *Эмдена*, но, не имея для посылки туда свободного крейсера, ограничился тем, что снабдил местные власти секретными позывными всех расположенных по близости наших крейсеров для вызова их на случай появления опасности.

8-го ноября конвой с австралийскими транспортами находился в 230 милях к SO от Кокосовых островов и с рассветом получил отправленное 6 ноября радио с приказанием *Minotaur*'у отделиться и идти на мыс Доброй Надежды на смену *Goliath*'у.

Командир *Minotaur*'а немедленно вышел по новому назначению, сдав начальствование над конвоем командиру *Melbourn*'а к. 1 р. Сильверу.

В это самое время *Эмден* совместно с угольщиком п/х *Buresk* встретился с другим своим угольщиком п/х *Exford* в назначенном рандеву в 40 милях к северу от Кокосовых островов.

*Exford* держался там с 30 октября, повидимому, поджидая пароходы *Pontoporos* и *Маркомания*. О том, что последний захвачен, кап. Мюллер узнал от спасенного им экипажа французск. миноносца *Mousquet*, причем командир *Эмдена* отпустил экипаж миноносца, посадив его на п/х *Newburn*, захваченный вскоре после набега на Пенанг. После этого *Эмден* пошел на соединение с *Buresk*'ом в Simalur в свою первоначальную базу на побережьи Суматры.

Встретив *Buresk*, он пришел в пролив Sunda, для какой цели—осталось невыясненным, а 5 ноября повернул на юг и пошел в условленное с *Exford*'ом рандеву с намерением произвести набег на Кокосовые острова в полном неведении о движении конвоя с австралийскими транспортами.

Утром 8 ноября *Эмден* пересек курс конвоя в 250 милях впереди.

Хотя между судами конвоя радиотелеграфные переговоры были запрещены, но, повидимому, командир немецкого крейсера принял ответное радио *Minotaur*'а на приказание идти к м. Доброй Надежды, т. к., отсылая п/х *Exford*, он приказал капитану последнего держаться к NNWest'у, принимая во внимание ясно слышные английские радио с противоположного направления.

Сам он, однако, не принял никаких мер предосторожности, быть может, все еще веря в свою исключительно счастливую звезду.

В гавани стояла лишь одна яхта местного владетельного князька *Ayesha* и *Эмден*, не видя никаких препятствий, спокойно подходил, снова поставив фальшивую четвертую трубу. В шлюпках сидел, в полной готовности, десант в количестве 60-ти человек с пулеметом.

Описанное происходило на рассвете 9 ноября.

Обман с фальшивой трубой на этот раз не удался. Сделана она была плохо и на телеграфной станции сразу поняли в чем дело.


NORTH KEELING I
24 КБ.
27 КБ.
55 КБ.
Место SYDNEY в 9.15 м.у.
DIRECTION I
Радио-станция и кабеля.
Бой
Sydney и Эмдена
у
Кокосовых островов.
9 Ноября 1914 г.
Курс "Sydney"
"Эмден"
Одинаковые по времени положения противников показаны одинаковыми цифрами

Карта 14.

Не теряя ни минуты отправили тревожное радио *S.O.S.*, вызывая *Minotaur*'а и сообщая «в открытую», что в гавань входит подозрительный корабль. Кроме того, пока немецкие шлюпки шли к берегу, по кабелю успели передать о том же адмиралу Джерраму.

Джеррам немедленно приказал *Hampshir*'у с двумя его всп. крейсерами, находившимися в районе Коломбо, спешить на соединение с австралийским конвоем, а *Yakumo* с тремя миноносцами идти в пролив Sunda навстречу *Philomel*'ю и *Pyramus*'у, подходившим к проливу на пути из Fremantle'я в Сингапур. В момент отправления радио о появлении *Эмдена*, конвой находился в 55-ти милях к северу от Кокосовых островов и *Melbourn* принял его около 7 ч. утра.

Кап. Сильверу предстояло решить не легкий вопрос. Командир *Minotaur*'а предупреждал его о возможности появления *Эмдена* на Кокосовых островах, но о том, что *Кёнигсберг* обнаружен и заперт, он не знал и естественно предполагал, что, быть может, ему придется иметь дело с двумя противниками. Какое принять решение? Идти ли дальше, или атаковать неприятеля? Раз «неприятель виден» надо «атаковать», но кого послать против врага?

Сам он не имел права оставить порученные его охране транспорты, а потому, казалось бы, наиболее правильным решением было бы отправить *Ibuki*, как сильнейшего, но, с другой стороны, если два неприятельских крейсера попытаются напасть на транспорты, будет вернее оставить японский крейсер при них. Времени для размышлений кап. Сильверу понадобилось немного.

В 7 ч. утра *Sydney* (кап. 1 р. Глоссоп) отделился и полным ходом ушел.

На настойчивые ходатайства японского командира, капитану Сильверу не оставалось ничего другого, как не обращать на них внимания. Остающиеся крейсера заняли прикрывающее транспорты положение, держась от них к югу.

Тем временем десантная партия *Эмдена* высадилась на берег, захватила станцию и разрушила аппараты, но до их прихода станция успела телеграфировать в Лондон и на три другие станции, соединенные с нею кабелями. Затем немцы взорвали мачту и разнесли вдребезги все радио-устройство. Эта работа была произведена ими весьма тщательно и толково, но с кабелями им не повезло. Не имея нужных инструментов, они успели только перерезать австралийский кабель, как на горизонте показался дым и на *Эмдене* тревожно заревела сирена, отзывающая десант обратно.

Около 9 ч. 15 м. у. с *Эмдена* ясно рассмотрели *Sydney*'я, быстро приближавшегося. *Sydney* подходил настолько быстро, что кап. Мюллер решил бросить десант и скорее выходить в море, чтобы иметь место для маневрирования, рассчитывая дать бой, как он думал, одному из сравнительно слабых легких крейсеров ост-индской эскадры.

Выйдя из гавани, *Эмден* пошел на север навстречу противнику [1]); пройдя у *Sydney*'я под носом в расстоянии 50 каб., *Эмден* повернул на *N* и лег на курс параллельный ему. В 9 ч. 45 м. с 47 каб. *Эмден* открыл огонь и неравный бой начался.

Утро было отличное—тихое и ясное, стрельба *Эмдена* с самого начала велась блестяще и он быстро пристрелялся. *Sydney*, неправильно определив расстояние, все время давал перелеты. По отзыву немцев только на 12-ом залпе получилось накрытие и в *Эмдена* попал первый снаряд. Неприятельские 4" снаряды сыпались градом вокруг *Sydney*'я, но на предельном расстоянии вреда они приносили мало, хотя удачным попаданием и был разбит один из постов управления огнем. Номинально имея лишь один узел преимущества в ходе, фактически *Sydney* имел четыре, он мог держать любое расстояние.

Увеличив ход, кап. Глоссоп зашел в голову противника.

Через 10 минут после начала боя *Эмден* повернул на 8 R вправо, как бы намереваясь пройти под кормой *Sydney*'я. В это время он получил много попаданий, быстро следовавших одно за другим. Дальномер был сбит, точность стрельбы заметно падала. Вскоре после поворота произошло повреждение рулевого привода, за борт полетели передняя труба и фок-мачта; огонь противника ослабевал.

*Эмден* мог управляться только машинами.

Наши лидитные снаряды наносили страшные разрушения. Взрывом их выбрасывало за борт орудийную прислугу, которой и без того не хватало из за оставленного на берегу десанта. Тем не менее, не взирая на потери и часто вспыхивающие пожары, неприятель оживленно продолжал бой.

На поворот *Эмдена* *Sydney* ответил поворотом вправо и несколько уменьшил ход, так что некоторое время суда вели бой на контр-курсах. Но вскоре неприятель снова повернул на NW. К этому моменту пожар на нем принял грандиозные размеры. Скорость стрельбы сделалась далеко не та, что

---

[1]) *Эмден* 3.592 т. 1908 г. 24,12 уз. на пробе X—4,1",2 торп. аппар. *Sydney* 5.400 т. 1912 г. 25,7; VIII—6"; 2 торп. апп.

в начале боя (10 выстрелов в минуту) и приняла беспорядочный характер.

Кап. Глоссоп не меняя курса и, идя уменьшенным ходом, выждал пока суда не сблизились до 27 каб. и выпустил торпеду. Последняя не попала и крейсер, повернув на 12 R вправо, увеличил ход до полного и пришел на прежнюю дистанцию.

*Эмден*, у которого оба торпедных аппарата были выведены из строя, также повернул и бой продолжался опять на параллельных курсах на дальней дистанции. *Sydney* держался несколько впереди. С начала боя прошло 40 минут.

*Эмден* пострадал жестоко — оба поста управления огнем были разрушены, две оставшиеся трубы сбиты, он имел множество пробоин и весь горел.

Одно время он настолько окутался дымом, что, казалось, исчез совершенно, но вскоре снова показался на курсе Ost.

*Sydney*, пройдя за это время значительно вперед, держался на этом же курсе до 10 ч. 30 м., пока *Эмден* неожиданно не повернул обратно на 16 R вправо. Кап. Глоссоп тоже быстро повернул держа противника под обстрелом батареи левого борта на расстоянии 35 каб.

Оба крейсера продолжали идти курсом приблизительно NW, как бы намереваясь обойти с разных сторон остров North Keeling, но уже через полчаса (11 ч. 20 м.) стало очевидным, что противник тонет и намеревается выброситься на берег.

*Sydney* немедленно дал полный ход, желая отрезать его от острова, но было поздно. *Эмден* поспел привести свое намерение в исполнение и выскочил на риф южного берега. Час сорок минут доблестный крейсер вел неравный бой; теперь участь его была решена и *Sydney* бросился в погоню за *Buresk*'ом, уходившем в северном направлении. Он быстро его нагнал, но захватить не мог, т. к. немцы, хотя и спустили флаг, тем не менее открыли забортные кингстоны и так их испортили, что о сохранении парохода на плаву не приходилось и думать. Сняв экипаж и пленных с потопленных ранее пароходов, *Sydney* к 4 ч. дня вернулся к *Эмдену*. Флаг на нем все еще развивался, на повторные предложения сдачи ответа не последовало и кап. Глассопу не оставалось ничего другого как снова открыть огонь.

Предстояло никому не нужное избиение. Только после второго залпа, разорвавшего несчастный корабль пополам на нем подняли белый флаг и послали на марс человека спустить стеньговой флаг.

Как ни ужасно было положение беззащитного, разбитого противника, *Sydney* не мог оказать ему помощи—надо было спешить на Кокосовые острова, чтобы поспеть захватить десант.

По пути ему, все-таки, пришлось остановиться, чтобы поднять все еще державшихся на воде людей, во время боя выброшенных взрывом за борт. Из за этой задержки он вошел в гавань лишь с наступлением темноты и упустил десант, который, захватив яхту *Ayesha*, успел выйти в море и скрылся в сумерках наступающего вечера.

Пострадав очень мало и потеряв убитыми 4-х и раненными 12 человек, *Sydney* немедленно поспешил на помощь к *Эмдену*. Крейсер был разбит совершенно, работа по спасению экипажа сильно затруднялась большим прибоем.

Число пленных было велико и до начала посадки их на шлюпки с них было взято слово, что «находясь на *Sydney*'е они не будут делать никаких попыток повредить что либо на крейсере, а также будут совершенно подчиняться судовым порядкам».

Затем работа началась и закончилась в 5 ч. утра, после чего *Sydney* обошел остров и взял еще 20 человек немцев, которым удалось каким-то способом переправиться на берег.

Только утром 11 ноября, закончив спасение экипажа *Эмдена*, *Sydney* смог идти дальше на присоединение к конвою в Коломбо. Кап. 2 р. Мюллер был спасен и не ранен и установил свои потери: офицеров 7, матросов 108. Пленных на *Sydney*'е находилось: 11 офицеров, 9 кондукторов и 191 матрос, из которых 3 офицера и 53 матроса раненных. При скученности команд, раненным нельзя было оказать должной помощи, четверо из них вскоре умерли.

Положение улучшилось с подходом *Empress of Russia*, встретившего *Sydney* 12 ноября, на который передали всех пленных кроме самых тяжело раненых. Так закончилась деятельность *Эмдена*, воскресившего в памяти подвиги старинных французских приватиров. Капитан Мюллер заслужил славу не только мужественного и исключительного умелого командира, своими действиями нанесшего врагу громадный вред, но также и уважение противника за ту гуманность, с которой он всегда действовал.

Конец деятельности *Эмдена* был настолько важен, что даже на время заслонил собою другой гораздо более важный успех, а, именно, падение Тцингтао.

Операции против германской базы в Тихом океане заняли около 2-х месяцев, в то время как для завладения

Порт-Артуром после начала его тесной блокады потребовалось в свое время 8 месяцев.

Первая высадка началась в Печилийском заливе 2 сентября, в 80-ти милях к северу от Тцингтао. Двигаясь через Шантунгский полуостров, японская кавалерия захватила железную дорогу, а затем, 18 сентября, остальные войска высадились в заливе Ло-шан, в пятнадцати милях на северо-восток от линии укреплений. 22 сентября прибыли из Таку и Вей-ха-вея британские войска под конвоем *Triumph'a* и 27-го началось соединенное наступление на передовые позиции немцев. Наиболее важным пунктом являлась командующая под всей местностью высота—гора Принц Генрих.

Опыт Порт-Артура подсказывал, что в подобной операции главную роль играет пункт, с которого можно вести наблюдение, в противном случае огонь как береговых, так и судовых орудий сможет лишь поддержать вступающую пехоту, вреда же долговременным укреплениям он все равно не принесет.

Вот почему главное внимание японцев было сосредоточено на горе Принц Генрих. 17 октября ночной атакой она была захвачена. На ней установили наблюдательный пост и вытребовали из Японии осадные орудия.

К 31 октября все было готово для генеральной атаки и хотя в течение последующих трех дней погода не позволила судам принять участия в бомбардировке, спустя неделю (7 ноября) Тцингтао пал.

Через три месяца после объявления войны в водах Дальнего Востока неприятель перестал существовать.

---

## ГЛАВА XXVII.

## Укрепление нашего господства в Египте и на Востоке—операции в Персидском заливе. Камерунская экспедиция.

О том, какие затруднения и осложнения может вызвать даже один прорвавшийся неприятельский крейсер, оперирующий столь умело, как *Эмден,* лучше всего свидетельствует та свобода действий, которую с его гибелью мы получили почти повсюду.

Деятельность его пресеклась в трудный для нас момент— надобность в крейсерах и миноносцах возрастала с каждым днем, количество же таковых непосредственно или косвенно

(на конвои и на торговые пути) отвлекавшихся *Эмденом*, было велико. Теперь большинство освободившихся крейсеров спешили занять другие нужные станции.

Требовались они, главным образом, в водах Англии и в Средиземном море. Все увеличивающаяся активность неприятельских подлодок у берегов Англии и необходимость более тесной блокады заставляли дорожить каждым легким крейсером и миноносцем; кроме того, отделение от Гранд-Флита линейных крейсеров, посланных против эскадры адмирала Шпее, вызывало надобность в сильных крейсерах 1-ой эскадры, находившихся в водах Египта и Красного моря.

С отозванием I-ой крейсерской эскадры положение в Египте настоятельно требовало посылки других судов.

*Эмден* был уничтожен неделю спустя после начала Турцией военных действий и в течение этого времени опасность вторжения из Сирии становилась с каждым днем серьезнее.

Еще задолго до начала войны было решено, что в случае такого вторжения фронт обороны Египта пойдет не по границе, а по линии Суэцкого канала. Преимущества линии канала заключались в том, что он давал возможность действовать совместно с флотом.

Выяснившееся с началом войны тактическое значение тяжелой артиллерии с совершенной очевидностью указывало на желательность именно совместных действий, а уход со сцены *Эмдена* освободил нужные для этого суда. Среди них находились *Swiftsure* и *Duke of Edinburgh*, в это время конвоировавшие транспорты с индийскими войсками и обычно оканчивающие конвой в Адене, но теперь в Индийском океане делать им было нечего и их срочно отправили в Суец. Одновременно с этим территориальная дивизия (Home Counties Territorial Division), направлявшаяся в Индию, была задержана в Порт-Саиде. Крейсера, следовавшие в Англию,—*Gloucester*, *Melbourne*, *Sydney*, *Hampshire* и *Yarmouth* получили распоряжение идти в Средиземное море, а крейсера *Dartmouth* и *Weymouth* направлены к мысу Доброй Надежды.

В Индийском океане остались лишь две группы судов, не имевших большого значения, обе занятые прибрежными операциями: одна группа—*Goliath*, *Chatham*, *Fox* и *Kinfauns Castle*—действовала против *Кенигсберга* в реке Rufiji River и помогала нашим сухопутным частям в Восточной Африке, а другая—л. к. *Ocean*, канонерские лодки *Espiegle*, *Odin* и несколько вооруженных комерческих судов—была занята в экспедиции в Персидском заливе.

Обе эти группы действовали самостоятельно и независимо друг от друга, а потому присутствия там адмирала Пирса не требовалось. Район Египта являлся более важным местом, управлять из Индии операциями в этом районе было невозможно, почему было решено образовать здесь отдельную станцию под начальством адмирала Пирса, который поднимал флаг на *Swiftsure*.

Руководство операциями в Персидском заливе осталось за кап. 1 р. Садлером, командиром *Ocean*'а. Адмирал Пирс поспешил в Суец.

Операции в Персидском заливе шли именно так как было желательно, благодаря той предусмотрительности и секретности, с которой они были разработаны.

Мы уже знаем при каких обстоятельствах вечером 10-го ноября генерал Деламен и кап. 1 р. Садлер высадили все свои силы в Saniyeh, выше нефтяных вышек на острове Abadan'е (около 10 миль ниже впадения реки Karun в Muhammera).

Здесь войска окопались в ожидании генерала Барретта [1]) с его подкреплениями [2]). Он прибыл рано утром 14 ноября и, узнав, что турки концентрируются в Saihan'е, в четырех милях вверх по реке, немедленно приказал генералу Деламенту выслать вперед сильный разведочный отряд. Неприятель был обнаружен окопавшимся на берегу реки у опушки пальмовой рощи. При содействии кан. л. *Odin* он очень быстро был выбит. Видя его полное отступление, отряд возвратился. Путь для наступления был свободен и надо было как можно скорее использовать это положение, т. к. под влиянием немцев турки об'явили «священную войну» и надо было спешить, чтобы арабы не присоединились к движению. Генерал Барретт имел инструкцию начать движение на Басру при первой возможности. Басра являлся древним портом восточно-индийской торговли и складочным местом месопотамской торговли. Расположенный в 70 миллях от устья Шат-Эль Араба, он являлся наиболее дальним пунктом, доступным для мореходных судов.

---

[1]) Карта на стр. 379.

[2]) Экспед. силы Персидского залива—«Силы Д» состояли главным образом из VI дивизиона (Pöona Division). В состав сил входили: 16 бригада генер. Деламена, 18 бригада—генер. Фрай, прибывшая с генер. Барреттом, 17 бригада генер. Добби, вышедшая от Индии около 20 ноября, а также 33-ий кавалер. полк, 10-ая полевая артиллерийская бригада, две конные индийские батареи и 48 саперной полк.

Здесь арабы приходили в соприкосновение с «людьми, плавающими на кораблях по морю». Басра — родина национального эпоса сказок «тысячи и одной ночи».

Независимо от стратегических соображений занятие имело большое моральное значение.

Из-за дурных условий высадки задержалась выгрузка артиллерии, но тем не менее генерал Барретт решил начать продвижение 17 ноября.

Весь успех зависел от быстроты; отсутствие артиллерии у сухопутных войск компенсировалось канонерками.

Капитан Садлер должен был сопровождать войска с канонерками *Odin*, *Espiegle* и двумя вооруженными катерами. Действию судовой артиллерии препятствовали леса пальм и корректировку можно было бы вести только с марса, передавая приказания оттуда через мегафон. Но генерал Барретт предполагал, действуя туркам во фланг, выбить их из естественных прикрытий и поставить под огонь судов.

С рассветом наступление началось и к 9 ч. утра численность неприятеля определилась.

Турок было около 4-х тысяч, арабов около 1.500, при 12-ти орудиях. Расположены они были в 12 милях вверх по реке, окопавшись у старого форта, немного выше Sahil.

Однако, правый фланг их расположения тянулся так далеко на запад и шел по такой неудобной местности, что обойти его не представлялось возможным.

План пришлось изменить. Генерал Барретт решил атаковать центр и левый фланг по обеим сторонам форта, представлявшего, повидимому, ключ позиции.

Атаку встретили метким огнем полевой артиллерии и пулеметов, против которого суда не могли многого сделать. К 1 ч. 15 м., несмотря на все трудности и довольно значительные потери, неприятель был обращен в бегство. Дожди, совершенно испортившие дороги, и продолжавшийся обстрел дорог не позволили начать преследования немедленно, но суда смогли обстрелять и зажечь неприятельский лагерь.

В ожидании прибытия снабжения, необходимого для выступления на Басру, наши войска стали укрепленным лагерем.

Вскоре выяснилось, что неприятель отступил на другую позицию, у Balzaniyeh, в устье реки Karun у длинного острова Dabba, низменный конец которого находился против Muhammera. Сведения исходили от дружественного нам шейха Мухамера, сообщившего кроме того, что в северном, т. е. главном проходе реки, впереди о-ва Dabba нас ожидает препятствие ввиде затопленного немецкого парохода Гамбург-Аме-

риканской К°, укрывшегося с началом войны в Шат-эл-Арабе. По бокам его были затоплены два судна меньших размеров.

Все снабжение экспедиционного отряда базировалось на речном транспорте и неожиданное препятствие являлось серьезным затруднением. Однако, генерал Барретт решил, как только явится малейшая возможность, двигаться дальше.

Капит. Садлер решил отправиться лично выяснить положение и 19-го ноября вышел на к. л. *Espiegle*.

Подходя, он был встречен огнем 500 тонной канонерки *Marmariss*, вооруженного катера и 15-ти фунт. крупповской батареи, расположенной на левом фланге турецкой позиции в Balzaniyeh. Затопленный пароход находился в угле ее обстрела.

*Espiegle* отвечал с большим успехом: катер быстро был потоплен, *Marmariss* обращен в бегство вверх по реке, батарея приведена к молчанию. В канонерку попаданий не было.

Спокойно исследовав загражденный фарватер, кап. Садлер убедился, что проход закрыт не вполне и что между пароходом и островом осталось некоторое свободное пространство.

По возвращении Садлера и его доклада генералу Барретту было решено начать наступление на Balzaniyeh с рассветом 21 ноября.

Вооруженные катера, следуя по мелководному фарватеру, должны были поддерживать правый фланг наступающей колонны, а *Espiegle*, *Odin* и только что прибывший п/х *Lawrence*—обстреливать форт и постараться форсировать проход.

До вечера 20-го ноября оставалось, однако, сомнительным—можно ли начинать наступление, т. к. артиллерию все еще не удавалось выгрузить.

Вопрос продолжал оставаться открытым, как вдруг было получено неожиданное известие из Muhammera, что неприятель оставил позицию у Balzaniyeh.

Под влиянием ли действий *Espiegl*'я, или по какой либо другой причине, но арабы начали дезертировать и неприятель решил отступать вверх по реке.

Канонерка *Marmariss*, отступившая в Басру, ушла далее и на ней бежал вали Басры и Багдада. Весь гарнизон Басры, посаженный на баржи и пароходы, отступал к Amara в ста милях вверх по р. Тигру.

Капитан Садлер отправился на следующее утро удостовериться в верности сообщений. Найдя позицию покинутой,

он приступил к очистке фарватера, но не успел ее закончить, как подошел катер с депутацией из Басры, сообщившей об оставлении города неприятелем и умолявшей спасти город от арабов-грабителей.

Садлер немедленно возвратился в лагерь и предложил отправить в Басру два баталиона на пароходах.

Предложение его было принято. Канонерки *Espiegle*, *Odin*, *Lawrence* были отправлены туда же к 3 часам дня. Им удалось пройти загражденное место. Задержавшись недолго для приведения в негодность брошенных на форту орудий, они продолжали свой путь и к 5 ч. ошвартовились в Басре у здания таможни.

Город горел и находился во власти грабителей, но несколько холостых орудийных выстрелов обратили их в бегство. Высаженные десантные партии заняли набережные и принялись за тушение пожаров. На следующее утро (22 ноября) было послано большое количество людей и началась систематическая работа по приведению города в порядок.

На всех общественных и публичных зданиях подняли английские флаги, в том числе и на здании германского консульства, личный состав которого был объявлен военно-пленными.

Несколько часов спустя десантные партии были сменены прибывшими двумя баталионами и порядок был установлен полный. В течение дня в город вошел генерал Барретт с главными силами. Британский резидент сер Перси Кокс в торжественной обстановке, окруженный морскими и сухопутными командами, прочел прокламацию к населению, в которой объявлялось, что отныне турецкий протекторат свергнут и никогда больше не будет допущено занятие турками Басры.

Письменное уведомление об этом было послано всем соседним дружественным шейхам. Одновременно были приняты меры для укрепления Kuweit'а, важного стратегического пункта, расположенного в глубине залива со стороны Аравии. Шейху Мухамера отправили значительный отряд для охраны его владений с объявлением, что его владения признаются независимыми и находящимися лишь под английским покровительством.

Впоследствии это было закреплено особым соглашением.

Таким образом, меньше чем через три недели после начала военных действий с Турцией мы стали твердой ногой у ворот водного пути в Месопотамию.

Теперь надлежало подкрепить наш престиж у арабов настолько, чтобы иметь возможность рассматривать занятую

территорию как надежный плацдарм для отражения всяких попыток турок завладеть через Аравию нефтеносными землями в Ahwaz'e

Наш резидент считал необходимым спешно использовать большой моральный эффект военного успеха и настаивал на немедленном наступлении на Багдад, но это мнение, хотя и разделяемое многими, не находило сочувствия у правительства Индии и в министерстве по делам Индии, в Лондоне.

Не оспаривая крайней желательности по соображениям политического характера быстрого занятия древней столицы арабов, эта операция считалась преждевременной как из за недостаточности наличных войск, так и ввиду неорганизованности снабжения экспедиционного отряда. Правительство находило достаточным для начала закрепить приобретенную территорию занятием Kurnah—пункта, расположенного в 45 милях выше Басры, где слияние Тигра и Ефрата образует Шат-эль-Араб.

Важное стратегическое значение Kurnah было неоспоримо—по местным условиям его легко было защищать и кроме того он прикрывал плодородные пространства Шат-эль-Араба.

27 ноября было окончательно решено ограничиться занятием Kurnah.

Генерал Барретт решил начать продвижение 3 декабря, к каковому времени прибывали в Басру 17 бригада и отставшие части его дивизии.

Затруднения в предстоящей операции предвиделись, главным образом, навигационного характера.

Выше Басры мореходные суда подыматься не могли. Карт реки кроме военно-сухопутных, т. е. без глубин, не имелось и к тому же наступило время мелководья. Все-таки кап. Садлер еще 25 ноября произвел разведку с целью выяснить занят ли Kurnah. На *Espiegl'e* с к. л. *Odin* и двумя вооруженными катерами он поднялся по реке почти до самого Kurnah. Не доходя шести миль была усмотрена отступавшая канонерка *Marmariss*; однако, преследование было невозможно, т. к., пройдя еще три мили, суда попали на мелководие и на какое то заграждение, о которое *Odin* повредил себе руль.

Здесь наши суда были встречены ружейным огнем с берегов и орудийным с Kurnah, которому они быстро положили конец. Обследуя фарватер, Садлер обнаружил затопленный лихтер и с наступлением темноты возвратился, не понеся никаких потерь.

Докладывая о результате рекогносцировки, он указал ген. Барретту на замеченный им удобный пункт для высадки—Um Rash, расположенный в дружественном нам селении на левом берегу в $2^1/_2$ милях ниже слияния рек и скрытый от Kurnah.

Днем 3 сентября, как только прибыли отставшие части, Kurnah'ская колонна под командой полковника Фразера была отправлена на четырех пароходах-транспортах под конвоем двух канонерок, п/х *Lawrence* и трех вооруженных катеров *Miner*'а, *Lewis Pelly* и *Shaitan*'а. Два из транспортов были тоже вооружены, имея по 2—18-ти фунтовых полевых пушки [1]).

На ночь отряд встал на якорь в десяти милях ниже Kurnah, а с рассветом двинулся дальше. С подходом его к Um Rash два орудия из деревни Muzereh, расположенной на левом берегу, открыли огонь по месту предполагаемой высадки.

Так как Kurnah расположен на самом слиянии двух рек, то его нельзя было достигнуть не переправившись через одну из них.

Колонна высадилась на левом берегу Шат-эль-Араба, где ей преграждала дорогу р. Тигр. Турки, окопавшись в д. Muzereh, обстреливали переправу.

Благополучно высадившись под прикрытием судового огня, колонна немедленно повела наступление на Muzereh.

К. л. *Espiégle* и п/х. Lawrence (*Odin* повредивший руль остался охранять лагерь) энергично поддерживали наступление и настолько успешно, что заставили неприятельские орудия замолчать. Хотя атака велась по совершенно открытому месту, но все-таки к 11 ч. позиция была взята.

Колонна начала пробиваться далее через пальмовый лес, расположенный между нею и рекой; катерам было приказано следовать вверх по реке за нею.

Однако, как только катера вышли из-за изгиба реки, их встретили жарким и метким огнем из Kurnah'а. Катер *Miner* получил несколько пробоин и выбросился на берег. К этому времени войска наши стали выдыхаться.

Выяснилось, что турки перебрались через Тигр, пробрались в Kurnah, хотя сведения разведки говорили, что их главные силы отступили в Amara, но во всяком случае они оставили здесь арьергард в таких крупных силах, на которые не рассчитывалось.

---

[1]) Колонна состояла из четырех рот пехоты, полуроты сапер и одной полевой батареи.

По мнению полковника Фразера взять Kurnah можно было только переправившись через Тигр, атаковав его с севера. Не имея достаточных для этого сил, он решил вернуться в Um Rash и просить подкреплений.

Транспорты, захватив раненых и пленных, пошли за подкреплениями и к рассвету 6 декабря возвратились.

Прибыл генерал Фрай с 3-мя ротами Норфольского баталиона, 2-мя индийскими баталионами и еще с одной полевой батареей. С их прибытием численность отряда достигла 2.300 челов. при 16 орудиях, очень немногим превышая численность неприятеля.

Генерал Фрай решил не делать попыток переправы, не утвердившись предварительно в Muzereh, но для этого надо было дожидаться прибытия мулов для организации транспорта между селением Muzereh и Um Rash.

В течение дня наши войска оставались на месте. Тем временем турки снова заняли д. Muzereh и днем сделали попытку атаковать наш лагерь. Попытка была быстро ликвидирована огнем с судов и полевой артиллерии.

Рано утром 7 декабря прибыли мулы, а также горная батарея, о присылке которой просил генерал, и в 9 час. утра началось наступление. Одновременно с выступлением войск суда снялись с якоря и, продвинувшись вверх, стали на якорь так, чтобы ясно видеть весь город.

Встреченные тяжелым огнем из Kurnah и Muzereh, они энергично отвечали, поддерживая атакующие войска. Атака развивалась и велась в глубокий обход левого восточного фланга неприятеля.

Однако, ружейный огонь из д. Muzereh был настолько силен, что кап. Садлер решил продвинуть суда еще выше, дабы помочь полевой артиллерии его подавить.

Последнее ему удалось с большим успехом и в 1 ч. дня, когда обходное движение заканчивалось, Норфольский баталион начал штурм селения.

Преследование через пальмовый лес к берегу Тигра продолжалось без перерыва и Садлер для поддержки его послал катера вверх, приказав им идти вперед (вернее ползти по жидкому илу) до последней возможности. В 3 ч. 30 м. катера пришлось отозвать—*Shaitan* был выведен из строя, командир его убит.

К этому времени бой заканчивался, турки уходили вверх по Тигру и генерал решил на ночь стать бивуаком в Muzereh. За бой было взято 130 пленных и 3 орудия.

На следующий день надо было начинать переправу. В 8 ч. 30 м. утра катер *Lewis Pelly* был отправлен в разведку. Несмотря на огонь, катер дошел почти до самого слияния рек, но тут принужден был отступить. Обстреливающие его орудия оказались недосягаемыми.

Капитан Садлер решил попробовать как-нибудь пройти загражденным фарватером.

После тщательного промера к 11 час. ему это удалось. Пройдя вперед, *Espiegle* и вооруженные транспорты открыли по Kurnah бомбардировку лиддитными снарядами. Результат получился превосходный. Вскоре после открытия огня флотилией полурота сапер, продвинувшаяся на берег за опушку пальмового леса, под прикрытием пехоты, смогла начать наведение примитивного понтонного моста. Переплыв Тигр, одному саперу удалось перетащить за собою конец стального троса и закрепить его на противоположном берегу. Получив от дружественного араба баржу, быстро устроили паром, на котором один батальон начал переправу.

Выше этого места другому батальону также удалось получить три баржи и он начал то же самое.

Огонь *Espiégl'я* и транспортов, а также и сухопутные действия в пальмовом лесу напротив города, настолько отвлекли внимание турок, что переправа осталась незамеченной.

Как только она закончилась, оба баталиона с горной батареей начали наступление. Другой баталион пошел в обход в тыл городу.

Вскоре им удалось взять три башни, составлявших часть укреплений, но переход через реку настолько задержался из-за скудных средств переправы, что генерал Фрай нашел нежелательным продолжать атаку, т. к. считал рискованным ввязываться в уличные бои под вечер. В 3 ч. 30 м. он приказал полковнику Фразеру прекратить наступление и стать бивуаком у понтонного моста

Суда не прекращали огня до захода солнца и остались на своем месте, рассчитывая на следующее утро возобновить поддержку, но таковой не потребовалось.

Ночью между 2 и 3 часами показался маленький пароход, несущий все огни и подававший непрерывные свистки сиреной. На нем оказался турецкий парламентер, желавший обсудить условия сдачи. Садлер, не имея непосредственной связи с генералом Барреттом, потребовал сдачи на милость победителя.

Турецкий офицер согласился и обещал утром прибыть в штаб командующего отрядом. Свое обещание он выполнил

и днем 9 декабря над городом Kurnah был поднят британский флаг.

Со сдачей города количество пленных достигло 45 офицеров и 1.000 солдат. В число пленных входили турецкий комендант и вали города Басры. За три дня боя мы потеряли на берегу 27 убитыми и 292 ранеными, а на судах 2-х убитыми и 10 ранеными. Среди убитых был и доблестный командир катера *Chaitan* кап.-лейт. Элькес.

Операция эта, потребовавшая малых жертв, привела к достижению всего, что требовалось.

Дальнейшего наступления не предвиделось впредь до выяснения положения во Франции и в Египте и пока формирующаяся новая армия не смогла бы выделить нужных для этого второстепенного театра сил.

Со взятием Kurnah мы надежно укрепились в Персидском заливе, владея важными в политическом и стратегическом отношении пунктами, помимо общего значения укрепляющими наше господство в водах Востока.

В Камеруне обстановка сложилась также более или менее сходная, но не столь благоприятная в военном отношении, хотя и здесь неприятель был лишен возможности пользоваться колонией для в.-морских целей.

10 ноября в тот самый день, когда генерал Деламен высаживался в Шат-эль-Арабе, начался выполняться тщательно разработанный план против Buea.

Также, как и при удачной операции против Edea, наступление должно было вестись тремя колоннами с тою лишь разницей, что в данном случае все войска были английские.

Французы оставались занимать Yapoma и Edea, а главная наша колонна под командою полковника Джорджеса в составе 1000 человек должна была следовать водой до Tiko, ближайшего пункта Dual'ской водной системы от Buea, откуда ей оставалось пройти около 12-ти миль [1]). Вторая колонна по прибыти из Susa по Северной ж. дороге к реке Mungo должна была быть встречена там флотилией, откуда, наступая совместно с флотилией до Mpundu, должна была выйти

[1]) Главн. колонна: полк Джорджес, 2 — 12 фунт. морск. оруд., 1-ая батар. Нигерийского полка, 1-ый батал. Нигер. полка, рота пионеров, рота сенегальцев, сигнальный взвод западно-индийского полка. 943 штыка и 6 орудий.

Вторая колонна: майор Роуз. Шесть орудий, полк Золотого берега, сводный батальон, 2-й взвод пионеров, сигнальный взвод. 590 штыков и 6 орудий.

Третья колонна: полк. Хейвуд. 2 горных орудия, $1^1/_2$ роты западно-африканского полка, 2 батальона Мичерийского полка.

на линию наступления главной колонны и поступить под командование полк. Джорджеса. Третья колонна также должна была двинуться из Susa и проследовать по Север. ж. д. до Mujuka (в 30 милях от Buea на линии германского отступления). Кроме задач флотилии на реке Mungo и по взятию Tika флот имел еще и другие обязанности, из которых главная заключалась в захвате порта Victoria и выходящей на берег Buea'ской узкоколейки, а также и в производстве демонстрации к северу от порта Bibundi, с целью принудить неприятеля отступить к Северной ж. дороге.

Вся операция началась 10 ноября демонстрацией произведенной к. л. *Dwarf*.

Два последующих дня лодка посвятила посещению двух маленьких портов выше Victoria, а ночью 12 ноября стала на якорь совместно с транспортом у Bibundi. В этот же день, главная колонна, совместно с флотилией (флотилия имела 2—6" орудия с кр. *Cumberland*) под командой командира кр. Challenger'а, кап. I р. Беати-Пойналл, начала наступление на Tiko. Две другие колонны также вышли, и втечение дня колонна майора Роуза встретила флотилию, во главе которой шла захваченная в Mbongo немецкая канонерка Sokoto.

Наступая по обоим берегам реки совместно с флотилией, вторая колонна на ночь расположилась на ночлег в Diongo.

Одновременно с началом движения колонн вооруж. яхта *Jvy*, пос. суда *Porpoise*, *Vigilant* и транспорт с морскими пехотинцами с крейсеров *Cumberland*'а и *Challenger*'а под конвоем фр. кр. *Bruix* вышли из Suellaba в Victoria.

13 ноября к. л. *Dwarf* своими шлюпками и шлюпками с транспорта произвела инсценировку высадки десанта Дав время тревоге расспространиться, с наступлением темноты лодка послала людей на берег перерезать телефонные провода. Повидимому, ее действия вызвали нужный эффект, т. к. позднее выяснилось, что распространились слухи о состоявшейся высадке значительных сил.

В Victoria не произошло никаких затруднений. С рассветом *Jvy* с отрядом подошла и предложила немедленно сдаться, угрожая в противном случае, через час, начать бомбардировку. Последовал отказ и все суда, включая *Bruix* начали обстрел Victoria и соседнего порта Bota.

Под прикрытием судового огня морская пехота высадилась и без сопротивление заняла Bota, откуда повела наступление на Victoria. Окопы, окружавшие город, оказались

никем не занятыми и через час - другой город был в наших руках.

Железная дорога была не тронута, равно как и большое количество разных товаров. Следующии день прошел в очистке берега от фугасов и в восстановлении входных портовых знаков.

Еще до высадки в Bota флотилия выбила неприятеля из Tiko и этот пункт был также занят без сопротивления.

На реке Mungo происходило примерно то же самое.

В Mpundu немцы, не вступая в бой с флотилией, отступили, так что 3-я колонна в тот же день смогла начать движение для соединения с главной колонной, вышедшей с разсветом 14 ноября из Tiko. В то время, как морская пехота устраивалась в Victoria встретились обе колонны. Неприятель был сбит с толку и деморализован сложностью плана операции, выполненной с такою быстротою. В окончательном результате к 15 ноября были заняты не только Buea, но и Mujuka.

Мы были готовы к дальнейшему наступлению внутрь страны, но у французов дело обстояло не столь благоприятно. Разведка из Edea, произведенная полк. Майером, показала, что территория между морем и Edea, включая Dehane и местечко Ebea, близ устья реки Lokundje, вновь занята неприятелем.

Для согласованных действий на обоих флангах союзникам надлежало предварительно очистить эту территорию и генерал Доббель разработал соответствующий план.

Одна французская колонна должна была наступать из Edea на Dehane, где к ней присоединялось вооруженное судно, поднявшееся вверх по реке Nyong. Вторая французская колонна высаживалась в Longji и шла на Ebea. Одновременно с ее движением флотилия с английской морской пехотой наступала на Ebea по реке Lokundje.

С началом маневра французские прибрежные силы должны были двинуться к порту Kribi (административный центр всей местности) и занять его под прикрытием к.л. *Dwarf* и яхты *Jvy*.

Разведка, произведенная *Jvy* 19 и 20 ноября вплоть до Dehane показала, что как Dehane, так и Ebea, были заняты значительными силами неприятеля, но что река, несмотря на сильное падение уровня воды, доступна самым крупным судам флотилии. 26 ноября операция началась. 27-го флотилия вошла в реку Lokundje и в течение дня французская прибрежная колонна высадилась в Longji, но двигаться дальше

не смогла, т. к. получилось сообщение, что колонна, наступавшая на Ebea, отброшена выше Dehane. Прибрежная колонна принуждена была идти на Ebea. Оказалось необходимым тщательно осветить весь район Longji, чего к сожалению не было своевременно сделано французским командованием. Нашу Nyong'скую флотилию пришлось отозвать и часть ее отправили вверх по р. Lokundje разобраться в положении дел.

Затруднений в вытеснении неприятеля из прибрежных постов флотилия не встретила, один из постов был нами занят, но 30 ноября французский начальник отряда убедился, что без подкреплений он далее наступать не может и флотилия спустилась за ними вниз по реке. Однако, на следующий день выяснилось, что подкреплений не имеется.

Генерал Доббель от своих войск не мог отделить ничего, т. к. организованную им колонну в Mujuka он отправлял с целью использовать успех у Buea и очистить остальную часть Северной ж. дороги, нанеся удар немцам, отступающим в этом направлении. Этот удар ослабил бы нажим неприятеля на центр Нигерийского фронта, препятствующий совместным действиям войск генерала Доббеля с Нигерийской колонной.

К крайнему нашему сожалению французы оставили попытки овладеть Dehane и Ebea и удовлетворились занятием Kribi.

На левом крыле операции продолжались. 3 сентября выступила колонна из Mujuka под командой полк. Джорджеса. Не встретив на пути серьезного сопротивления, 10 сентября она заняла железно-дорожную станцию Nkongsamba, захватив большое количество железно-дорожного имущества и 2 аэроплана. Этим закончился первый период Камерунских операций.

Хотя наступление вглубь страны не имело того успеха, на который рассчитывали, но за то береговая полоса колонии, со всеми портами, была отнята от неприятеля. Еще до того времени, когда *Cumberland*'у надо было уходить, Камерун потерял для неприятеля всякое в.-морское значение.

С приходом фр. крейсера *Pothuau* (кап. 1 р. Шерон) произошло перемещение командиров судов.

На совещании выяснилось нежелательность перемены морского командования и было решено, что кап. 1 р. Фуллер обменяется судами с кап. 1 р. Беати-Пойнал; кап 1 р. Шерон подымет брейд вымпел старшего на рейде, а кап. 1 р. Фуллер вступит в командование флотилией и морскими береговыми командами.

Кап. 1 р. Беати-Пойналл вступил в командование *Cumberland*'ом. Два 6" орудия *Cumberland*'а, шлюпки, офицеры и команда со всем свезенным ранее на берег судовым имуществом остаются.

Такое решение, поддержанное генералом Доббелем и губернатором Нигерии, было утверждено Адмиралтейством и франц. морским министерством и 4 сентября *Cumberland* под командованием кап. 1 р. Беати вышел в Англию.

Почти одновременно с его приходом стало известно, что главная опасность дальнейшим операциям миновала.

На другой стороне Атлантического океана врагу был нанесен удар, окончательно устраняющий всякое вмешательство с моря.

---

## ГЛАВА XXVIII.

## Операции, предшествовавшие Фалкландскому бою.

Пока в Персидском заливе шли приготовления по форсированию Шат-эль-Араба, а в Африке—по взятии Buea, распоряжения по восстановлению положения, нарушенного Коронельский катастрофой, начинали вступать в силу.

В полночь 5 ноября линейные крейсера *Invincible* и *Inflexible* вышли из Кромарти. Первоначально предполагалось выслать их в Биргавен, но флагманскому крейсеру адм. Стэрди *Invincible*'ю требовалось войти в док, а кроме того надо было принять разные грузы для эскадры адмирала Стоддарта, почему крейсера пошли в Девонпорт, куда прибыли 8 ноября, обойдя Ирландию по западную ее сторону.

Портовые власти, осмотрев *Invincible*, заявили, что доковые и другие работы не смогут быть закончены ранее 13 ноября. Подобная задержка совершенно не входила в планы Адмиралтейства и оно потребовало принять все меры к тому, чтобы крейсера вышли в море не позднее 11-го ноября. В случае, если к этому сроку работы не были бы закончены, портовые мастеровые должны были идти ни *Invincible* доканчивать работы на походе. Однако, последнего не потребовалось, работы закончились в срок и в 4 ч. 45 м. дня 11 ноября крейсера вышли в море.

За два дня до выхода, адмирал Стэрди получил походные инструкции: ему предписывалось следовать на острова Зеленого Мыса в St. Vincent, но т. к. не исключалась возможность движения эскадры Шпее к Панамскому каналу, в инструкциях говорилось, что, быть может, ему

придется зайти в Вест-Индию. Однако, ввиду того, что сведения о противнике указывали на вероятность появления германской эскадры на юго-восточном побережии Америки, адмиралу предписывалось идти в Abrolhos Rocks, где его будет ожидать эскадра Стоддарта. По пути надлежало вызвать *Bristol* и *Macedonia*, крейсеровавших в районе Rocks в поисках *Карлсруэ*.

Ввиду необходимости дать Стэрди легкий крейсер и не нарушить плана намеченного сосредоточения, *Bristol* на короткое время предоставлялся собственной участи. В то утро, когда подписывались инструкции Стэрди, было получено известие о потоплении *Эмдена* и несколько часов спустя было решено отправить *Sydney*'я и *Melbourn*'а в Атлантический океан. *Australia* был отозван в Южную Америку; однако, ввиду того, что в австралийских водах все еще держались неприятельские вспомогательные крейсера, а между тем предстояло и дальнейшее отправление войск в Европу, правительство Австралии встревожилось этими последними распоряжениями, потребовав соответствующих об'яснений.

Адмиралтейство поспешило успокоить вполне понятную тревогу, указав, что два японские отряда более чем достаточны на случай обратного прорыва Шпее в австралийские воды. Таким образом, вопрос был улажен.

Предоставив конвоирование транспортов *Ibuki* и *Hampshire*'у, *Melbourne* и *Sydney* поспешили на Мальту.

Оставалось предпринять еще один шаг, чтобы увенчать весь намеченный план. До выхода Стэрди в море было принято решение, благодаря которому с него снималась забота о Вест-Индии. Дело в том, что снова появились старые опасение за северо-атлантические торговые пути. Судоходство в этих водах с самого начала войны ничем не нарушалось, но теперь получились тревожные известие, что немцы отправляют туда линейный крейсер и что *Фон-дер-Тан*, якобы, уже прорвался. Сведения исходили из источников, заслуживающих доверия, и пренебрегать ими не приходилось. Надо было также считаться и с тем обстоятельством, что большие немецкие почтово-пассажирские пароходы, укрывшиеся в Нью-Иорке и сторожившиеся нашими весьма слабыми силами, могли прорваться и начать операции в качестве вспомогательных крейсеров. Не верилось, чтобы переход Шпее через Тихий океан не представлял собою части более обширного плана, по которому, весьма возможно, намечались соединенные операции против нашей торговли в районах Ла-Платы и Бразилии и на северных путях.

Одновременное прекращение судоходства на этих важных артериях, даже на несколько недель, поставило бы нас в чрезвычайно трудное положение. Казалось, что такой образ действий, вполне посильный для германского флота, явится наиболее действительным средством повлиять на ход войны. Так или иначе, но угроза представлялась настолько реальной, что было решено, даже ценою дальнейшего ослабления Гранд-Флита, отделить еще один линейный крейсер.

10 ноября главнокомандующий получил приказание выслать на подкрепление Нью-Иорской эскадры *Princess Royal*. Сделано это было в таком секрете, что даже адмирал Хорнби незнал о посылке.

Новое требование, пред'явленное Гранд-Флиту, только что потерявшему *Audacious*'а, ставило главнокомандующего, находившегося под впечатлением недавнего набега на Горлестон, в очень трудное положение. Правда, в его распоряжение поступил новый линейный крейсер—*Tiger*, но он только что оторвался от завода и еще далеко не был «боевой единицей» в полном смысле этого слова.

Что же касается обещанной адмиралу Джелико 1-ой крейсерской эскадры, то надежды на ее присоединение к Гранд-Флиту, пока не будет покончено со Шпее, не предвиделось. Тем не менее Джеллико не мог не согласиться с представленными доводами, что единственным выходом из создавшегося положения является посылка в угрожаемый район *Princess Royal*.

Приходилось рискнуть и это было сделано. 12 ноября, т. е. в тот день, когда по приблизительным подсчетам Шпее мог появиться у Панамского канала, л.кр. *Princess Royal* вышел из Кромарти в Галифакс.

К этому времени рассеялись все опасения за судьбу спасшихся от потопления остальных судов эскадры Краддока. 8 ноября *Canopus* и *Glasgow* прибыли на Фалкландские острова и пошли далее на соединение со Стоддартом, сосредоточившимся в районе Ла-Платы. *Otranto*, имевший достаточно угля, ушел туда же, не заходя на острова.

Сначала, после Коронеля, думали, что германский адмирал использует свою победу и разовьет удар на торговых путях восточного перешейка, но теперь в этом приходилось сомневаться. С 4 ноября о нем ничего не было слышно и все сведения сводились лишь к перехваченной телеграмме, из которой можно было заключить, что рандеву немецкой эскадры—Mas-a-fuera.

Таким образом, было вполне вероятно, что эскадру придется искать на западном побережии, а, следовательно, Фалкландские острова становятся нашей угольной базой и требуют усиленной охраны.

Первоначально отданные *Canopus*'у приказания были отменены.

Командиру *Canopus*'а предписывалось вернуться в порт Stanley, где поставить свой корабль на якорь таким образом, чтобы действовать в качестве плавучей батареи, прикрывающей вход в гавань, а затем совместно с губернатором принять все возможные меры по обороне новой базы вообще. Получив эти указания от адмирала Стоддарта, он вернулся и 12 ноября прибыл в порт Stanley.

Стоддарт, имея флаг на *Defence*, стоял у устья Ла-Платы с *Carnarvon*, *Cornwall* и *Orama* и присоединившимся к нему *Otranto*. 9 ноября, в день, когда *Canopus* ушел на Фалкландские острова, адмирал получил приказание оставаться на месте до прихода *Glasgow*, а затем, т. к. не исключалась еще возможность появления Шпее в его районе, идти в Abrolhos Rocks, где находились все угольщики. В случае попытки Шпее напасть на угольную станцию Стоддарту предписывалось вступить в бой с германской эскадрой.

11 ноября *Glasgow* прибыл и эскадра снялась с якоря, причем *Orama* пошел осмотреть о. Тринидат. Ему посчастливилось. Вскоре он заметил пароход, который начал уходить от него на SO.

Погнавшись, *Orama* быстро настиг пароход, но команда подожгла его и села в шлюпки. Пароход оказался *Хабаппа* Гамбург-Американской К°, вышедший из Пернамбуко еще 24 сентября со снарядами и снабжением для германских крейсеров и с этого времени державшийся в море. 9 октября с английского парохода видели *Хабаппа*, входящим в Магелланов пролив, а на следующий день он зашел в Punta Arenas. Повидимому, он сейчас же оттуда вышел, чтобы соединиться с *Кронпринцем Вильгельмом*, который, как известно, отправил на его поиски один из своих угольщиков.

Когда *Orama* заметил *Хабаппа*, последний шел по направлению к. о. Тринидат, а *Кронпринц* надо думать в это время шел ему на встречу, т. к. 7 октября он потопил английский п/х *La Correntina* в 270 милях к востоку от Ла-Платы.

*La Correntina*—один из числа наших вооруженных коммерческих судов—имел на корме оборонительную артиллерию (II—4.7" орудии), но, к сожалению, он оставил Англию еще до объявления войны и не успел получить снарядов. Печаль-

ная его судьба выяснилась лишь спустя месяц, когда экипаж прибыл на одном из германских пароходов в Монтевидео вместе с экипажами двух французских парусников.

Приняв команду п/х *Хабанна* и удостоверившись в окончательной его гибели, *Orama* пошел в Abrolhos Rocks.

Донося об этом удачном случае, адм. Стоддарт просил временно его не оглашать. До дня выхода линейных крейсеров Стоддарт не знал о походе Стэрди, но 11 ноября был поставлен в известность о сделанных распоряжениях. 17 ноября, когда Стэрди зашел в St. Vincent грузиться углем, Стоддарт прибыл в Abrolhos Rocks.

Здесь он встретил *Edinbourgh Castle* и *Kent*. Теперь в состав его эскадры входили кроме *Defence* еще три броненосных крейсера, но легкие крейсера отсутствовали. *Bristol* и *Macedonia* находились в поисках *Карлсруэ*, *Glasgow* должен был идти в док в Рио-де-Жанейро исправлять полученные в бою повреждения.

Бразильские власти как бы в оправдание грубого нарушения немцами их нейтралитета разрешили *Glasgow* 5 суточное пребывание в порту и не только оказали самое радушное гостеприимство экипажу крейсера, но даже отказались от платы за пользование доком.

На севере в это время адм. Хорнби принимал меры на случай прохода Шпее Панамским каналом.

Он предполагал в качестве ударной эскадры собрать в Вест-Индии *Glory*, *Essex*'а, *Lancaster*'а, *Berwick*'а и *Condé*, а для наблюдения за Нью-Иорком оставить *Suffolk* и *Caronia*. Сообщив об этом Адмиралтейству, он получил в ответ уведомление о посылке *Princess Royal* с приказанием перенести флаг на *Suffolk*, а *Glory* отправить на присоединение к *Lancaster*'у и *Berwick*'у. Адмирал тогда же предложил оставить *Glory* у Нью-Иорка, а линейный крейсер послать в Вест-Индию, но Адмиралтейство разъяснило, что *Princess Royal* должен оставаться на севере против прорвавшегося из Северного моря немецкого линейного крейсера, но т. к. *Suffolk*'у требуется ввод в док, то *Glory* предписывалось, временно, на юг не посылать.

Были ли основания предполагать высылку неприятельских линейных крейсеров или нет, но во всяком случае немцы в южной Америке их поджидали. Радио-станция в Ла-Плате ежедневно перехватывала вызовы *Зейдлица*, *Мольтке* и *фон-дер-Тана*, хотя, как известно, эти крейсера в то время находились в Северном море.

В числе доводов против немедленной посылки *Princess Royal* было также и указанное уже сведение, что Шпее продвинулся к северу.

13 ноября *Лейпциг* и *Дрезден* появились в Вальпарайзо и ушли оттуда на следующий день. Об остальных судах Шпее сообщалось, что они держатся у входа в порт, причем подозрительный угольный пароход находится в Punta Arenas в ожидании движения германской эскадры на юг.

Фактически сведения о нахождении Шпее у Вальпарайзо были ложны. Выйдя оттуда еще 4 ноября, он пошел обратно в Mas-a-fuera—рандеву, назначенное двум легким крейсерам, куда и прибыл 6 ноября.

Накануне в Mas-a-fuera пришел *Лейпциг* с угольщиками *Амазис* и *Санта-Изабелла* и с призом—французским 4-х мачтовым барком *Valentin*; 7 ноября к ним присоединился *Баден* также с призом—норвежским пароходом *Helicon*. Оба приза имели полный груз английского угля, который германская эскадра приняла на суда и на угольщики. 8 ноября рано утром прибыл *Принц Эйтель-Фридрих*, а днем—и *Дрезден* еще с одним призом, п/х. *Sacramento*, с которого эскадра также начала погрузку. Чего адмирал Шпее так долго ждал, не пользуясь плодами своей победы, не понятно. Вряд ли ему нужен был для дальнейших операций весь этот уголь, которого он имел достаточное количество на угольщиках, ожидавших его приказаний в чилийских портах.

Возможно конечно, что, как и немцы в Южной Америке, он рассчитывал на линейные крейсера, прорвавшиеся из Северного моря. Что на эскадре циркулировали подобные слухи, подтверждается записью одного из офицеров *Гнейзенау*, отметившего в своем дневнике, 23 ноября, разговоры о выходе в Атлантический океан *Зейдлица* и *Мольтке* с боевым комплектом для эскадры. К 15 ноября Шпее закончил погрузку и вышел в залив St. Quentin (300 миль к северу от Магелланова пролива).

Два дня спустя он встретился в условленном рандеву, в 400 милях к югу от Mas-a-fuera, с вышедшими ранее *Дрезденом* и *Лейпцигом*, которые, оставив Вильпарайзо, захватили наш угольщик — *North Wales*, посланный Краддоком в Juan-Fernandez и возвращавшийся на Фалкландские острова. Другому такому угольщику—*Crown of Calicia* удалось пройти незамеченным.

В залив St. Quentin эскадра Шпее пришла 21 ноября.

Здесь ее также ожидали угольщики—два больших парохода — один *Зейдлиц* Северо-Германского Ллойда, а второй

*Мемфис* компании Космос. Оба они пришли из чилийских портов. На следующее утро пришел еще один угольщик п/х. *Люксор* той же компании Космос.

Он с 6 сентября стоял в Коронеле, начав приемку громадного запаса угля, расчитывая погрузить 10.000 тонн.

Когда было принято около 3.000 тонн, чилийские власти приостановили погрузку и запретили выход в море, но 18 ноября он все-таки вышел, захватив помимо угля большой запас свежей провизии.

Об его уходе Адмиралтейство было немедленно уведомлено. Это сообщение давало некоторую уверенность в том, что Шпее ожидает угольщиков на западном побережьи, но никаких других сообщений, непосредственно указывающих на движение неприятельской эскадры, не поступало. Во всяком случае можно было не опасаться, что Стэрди не поспеет захватить Шпее, если последний начнет оперировать в районе Ла-Платы.

В день прихода германской эскадры в St. Quentin наши линейные крейсера уже находились в пути с St. Vincent'а в Rocas Reef.

Обстановка к этому времени настолько выяснилась, что Адмиралтейство нашло возможным вернуть Гранд-Флиту *Warrior* и *Black Prince*. Формирование новой африканской эскадры более уже не требовалось и ее начальник адмирал Де-Робек получил приказание вернуться к исполнению прежних обязанностей командующего 9-ой крейсерской эскадрой.

*Warrior*, *Black Prince* и *Donegal* отправились в распоряжение главнокомандующего. *Defence* получил приказание заменить их на станции мыса Д. Надежды, где уже находились *Minotaur*, *Albion*, *Weymouth*, *Dartmouth*, *Hyacinth* и *Astraea*, составляя достаточно сильный отряд.

О посылке *Defence*'а адмирал Стоддарт получил телеграмму 22 ноября, в коей указывалось, что его надлежит отправить 15 узловым ходом, с заходом на о. св. Елены, как только прибудет Стэрди.

*Defence* срочно требовался на мыс Д. Надежды, т. к. до его прихода нельзя было начать выполнения плана операций против германской юго-западной Африки, приостановленных восстанием Девета.

Успехи войск Союза развивались и можно было начинать действовать.

13 ноября, когда генерал Бота нанес бунтовщикам решительный удар у Bantry и Honderkop'а, была об'явлена амнистия всем тем, которые сдадутся до 21 ноября. К этому вре-

мени Девет понес еще два серьезных поражения и солдаты его отрядов в таком количестве начали переходить на сторону Союза, что было решено не откладывать наступления.

23 ноября правительство Союза уведомило ад. Кинг-Холла о намерении отправить экспедицию в Walfisch Bay около 2 декабря. Адмирал, считаясь с тем обстоятельством, что опасность появления германской эскадры еще не миновала, т. к местопребывание ее оставалось невыясненным, не мог обещать своего содействия и запросил Лондон.

Адмиралтейство, не имея точных сведений о движениях Шпее и находясь под свежим впечатлением Коронельской неудачи, ответило категорическим приказанием держать эскадру соединенно.

В виду этого Кинг-Холл вызвал к себе *Albion*, стоявший на охране в Walfisch Bay, и собрал все суда в Simonstown и Table Bay. Два крейсера — *Dartmouth* и *Weymouth* уже прибыли из Ост-Индии, *Minotaur* подходил и, конечно, адмирал мог бы отконвоировать экспедицию в Walfisch Bay, но там не имелось никаких береговых укреплений и, следовательно, нужна была охрана. Руководствуясь же приказанием держать суда соединенно, надо было для такой охраны собрать в Walfisch Bay всю эскадру.

В последнем случае оставались беззащитными южная база—Luderitz—и коммуникационная линия от мыса Доброй Надежды протяжением в 750 миль.

Затруднение возникали из за непременного желания действовать одновременно из двух баз, отстоящих друг от друга на 250 миль, причем от ближайшей базы до м. Д. Надежды, т. е. до главной базы, было 500 миль.

Риск уменьшался при условии оперирования из ближайшей базы—Luderitz Bay и ад. Кинг-Холл предлагал правительству Союза отконвоировать экспедицию туда, но в Walfisch Bay он мог идти лишь после прихода *Defence*'а, т. е. не ранее 14 декабря.

План операций, разработанный генер. Бота при непременном условии действий из двух баз, настолько зависел от помощи флота, что правительство Союза решило ждать две недели.

На станции мыса Доброй Надежды продолжали упорно держаться слухи о том, что Шпее пересекает Атлантический океан, но в скором времени их ошибочность с определенностью выяснилась.

22 ноября, наш генеральный консул в Вальпарайзо донес, что у него имеются сообщения, непосредственно из Mas-a

fuera, в которых точно указаны имена судов, стоявших там 15 ноября, причем он указывал, что, повидимому, немцы устроили на острове угольный склад, который чилийское правительство в доказательство своего нейтралитета собирается уничтожить.

На следующий день сообщение генерального консула подтвердилось перехваченной немецкой телеграммой, не оставлявшей сомнений в том, что германский адмирал в заливе St. Quentin.

В соответствии с новыми сведениями инструкции адмиралу Стэрди были изменены.

24 ноября ему отправили приказание: после соединения с Стоддартом следовать на Фалкландские острова, которыми пользоваться в качестве базы, а затем идти на осмотр чилийского побережья, но «не показывать больших судов в проливах». В дальнейшем ему сообщалось, что *Australia* и англо-японская эскадра адмирала Патея прибудут на острова Galapagos, чтобы оттуда двинуться на юг 2 декабря и что 1 японский отряд южного моря пойдет с Фиджи на Маркизовы острова [1]).

Эти приказания Стэрди получил в Abrolhos Rocks, прибыв туда 26 ноября. Здесь стояли в ожидании его *Carnarvon* под флагом Стоддарта, *Cornvall*, *Kent*, *Glasgow* (прекрасно отремонтированный), *Bristol* и *Orama. Defence* также был здесь, ожидая *Invincible*, чтобы передать на него свое радиотелеграфное оборудование системы Poulsen'а.

---

[1]) Эта эскадра была подкреплена легкими крейсерами *Chikuma* и *Yahagi* после уничтожения *Эмдена. Ikoma* ожидался. *Iwate* был переведен из 1-ого во 2-ой отряд, сосредоточивающуюся на Восточных Каролинских островах. *Ibuki* и *Nisshin* также должны были присоединиться к ней там же. *Tokiwa* и *Yakumo*, бывшие в распоряжении адм. Джеррама, отзывались в Японию.

1-ый отряд—вице-адмирал Иамайа (база в Suva на Фиджи).

| | |
|---|---|
| *Kurama* | лин. крейсер. |
| *Tsukuba* | » |
| *Ikoma* | бр. крейсер. |
| *Iwate* | » |
| *Chikuma* | легк. кр. |
| *Yahagi* | » |

2-ой отряд — контр-адмирал Матцумура (база в Truk на Каролинских островах).

| | |
|---|---|
| *Satsuma* | лин. корабль. |
| *Ibuki* | лин. крейсер. |
| *Nisshin* | брон. крейсер. |
| *Hirado* | легк. крейсер. |
| *Umikaze* | эск. миноносец. |
| *Yamakaze* | » |

Для лучшей радио-связи и для избежания затруднений в передаче и приеме телеграмм, испытанных Краддоком, на пути на остров Вознесения, крейсеровал впоследствии столь прославившийся *Vindictive* [1]), снабженный таким же радио-оборудованием.

Первою заботою Стэрди был выбор наиболее быстроходных угольщиков и отправка их вперед различными курсами на Фалкландские острова, после чего, закончив установку нового радио-телеграфа и приняв уголь, он отправился далее. Остальные угольщики в числе 5-ти были отправлены под конвоем *Огата*.

В день, когда Стэрди пришел в Abrolhos Rocks, Шпее вышел из St. Quentin Bay также на Фалкландские острова.

С ним были кроме двух больших крейсеров *Дрезден*, *Лейпциг* и *Нюренберг*, вспомогательные же крейсер *Принц Эйтель Фридрих* был подобно *Эмдену* отправлен для самостоятельных операций. При эскадре находились угольщики *Зейдлиц*, *Баден* и *Санта Изабелла*. Два других, *Мемфис* и *Люксор*, по выгрузке угля ушли и были интернированы — первый в Коронеле, а второй—в Каллао в Перу.

Таким образом, в то время как Стэрди шел на юг, германская эскадра шла к мысу Горна. Погода была такова, что неприятель временами подвигался вперед со скоростью не более 5 узлов, угольщики потеряли друг друга из виду и весь отряд не мог соблюдать никакого строя. Шли по способности.

Стэрди оставил Abrolhos Rocks 28 ноября, т.-е. два дня спустя после ухода Шпее на Фалкландские острова. К этому времени в Монтевидео прибыли экипажи потопленных *Кронпринцем Вильгельмом* п/х *La Correntina* и одного из французских барков и выяснилось, что *Кронпринц* оперировал две недели тому назад на путях парусников, в 400 милях от Santos. Ввиду этого Стэрди решил произвести поиск в этом направлении.

Он там ничего не нашел, так как немецкий вспомогательный крейсер, захватив еще один французский парусник, направился в район, где раньше оперировал *Карлсруэ*, откуда только что ушли *Bristol* и *Macedonia*. В этот же вечер адмирал Стэрди получил сообщение от нашего поверенного в делах в Рио-де-Жанейро о том, что эскадра Шпее находится в 400 милях от Монтевидео. Это только подкрепило принятое им решение.

---

[1]) По операции закупорки Зеебрюгге. *Ред.*

1-го декабря присоединился *Bristol*, заходивший в Рио-де-Жанейро за сведениями разведки; он опроверг сообщение поверенного в делах и адмирал опять повернул на Фалклandские острова.

Между тем, 29 ноября Адмиралтейство получило известие из Iquique, крайней северной оконечности Чили, что накануне у входа в порт находилось не менее 3 крейсеров. Подобное известие указывало на вероятность намерений Шпее пройти Панамским каналом и адмирал Хорнби получил приказание немедленно отправить *Princess Royal* на Ямайку. Командир крейсера, кап. 1 р. Де-Брок, назначался старшим морским начальником в водах Ост-Индии и должен был поддерживать связь с адмиралом Патей, установленную *Berwick*'ом.

Адмирал Стэрди продолжал путь на Фалкландские острова и 3 декабря к нему присоединился *Macedonia*, заходивший в Sierra-Leone грузиться углем. Эскадра находилась у устья Ла-Платы и курс на Фалкладские острова уклонял ее все дальше и дальше от берега, увеличивая шансы неприятеля ускользнуть.

25 ноября *Canopus* принял радио, из которого понял, что Шпее огибает м. Горн, но Стэрди этого не знал. 4 декабря он получил сообщение генерального консула в Вальпарайзо, которое вызвало в нем немалое сомнение в правильности избранного им направления, так как в сообщении говорилось, что *Принц Эйтель* был замечен у входа в порт рано утром того же дня, и адмирал полагал, что там же по близости должна быть и вся германская эскадра. Но Стэрди ошибался. Шпее, обогнув м. Горн в ночь с 1-го на 2-ое декабря, не пошел далее, а сделал еще одну остановку. Утром его легкие крейсера захватили английский 4-х мачтовый барк *Drummuir* в 30 милях от острова Staten с 2.800 тонн антрацита и привели его в устье канала Beagle, где немецкая эскадра, став на якорь под островом, начала его выгружать. Работа заняла три дня и эскадра вышла лишь 6 декабря, проложив на этот раз курс окончательно на Фалкладские острова. Только благодаря захвату парусника и последовавшей погрузке, Шпее не пришел в порт Stanley двумя сутками ранее адмирала Стэрди. Германский адмирал рассчитывал встретить там английскую эскадру, грузящую уголь в составе *Canopus*'а, *Carnarvon*'а, возможно, *Defenc*'а, *Cornwall*'я и *Glasgow*. Двое из пленных с *Гнейзенау* впоследствии показали, что Шпее получил эти сведения с голландского парохода.

Он предполагал, если верить пленным, вынудить нашу эскадру к выходу в море, дать бой, разбить ее, а затем

занять остров и разрушить радио-станцию. Вряд ли можно сомневаться, что, застав одного только *Canopus*'а, он, надеясь на прекрасную стрельбу своей эскадры, не рискнул бы вступить с ним в бой. Имел ли бы он успех, сказать трудно, но во всяком случае командир *Canopus*'а вполне подготовил оборону острова.

С приходом сюда 12 ноября, кап. 1 р. Грант первоначально поставил свой корабль в порте William, составляющий внешнюю гавань, но видя, что состояние погоды не позволяет пользоваться этим местом, перешел в порт Stanley во внутреннюю гавань — лагуну, отделенную от внешней узким проходом. На одном конце гавани был расположен городок, у противоположного—*Canopus* стал на якорь. Корабль качало океанской зыбью, чувствовавшейся в гавани, и командир продвинул его настолько к берегу, что он твердо сел на ил. Последнее было между прочим предусмотрено полученной им инструкцией. Вход во внешнюю гавань был заминирован гальваническим минами, сделанными из бочек из под масла, которые включались с катера, охранявшего вход. Были также устроены три батареи, вооруженные 12-ти фунтовыми орудиями, сигнальная станция и пост управления огнем, с которого было удобно корректировать стрельбу по неприятелю в случае, если бы последний попытался действовать по радио-станции.

Работать приходилось в очень трудных условиях, когда снежные ураганы следовали один за другим безпрерывно. В разгар работ прибыл п/х *Crown of Galicia*, с которого разгрузили все привезенные припасы под навесы, устроенные еще несколько лет тому назад. 4 декабря все работы были закончены.

В понедельник 7 декабря впервые сигнальная станция заметила на горизонте парусник. В этот же день, к великой радости всех, неожиданно, без всякого предупреждения появилась эскадра адмирала Стэрди. Адмирал рассчитывал немедленно начать погрузку угля с тем, чтобы в среду 9 декабря выйти к мысу Горн с рассчетом не дать неприятелю времени перейти к востоку. В гавани стояло только три угольщика, остальные отправленные адмиралом еще не пришли и эскадра не могла грузиться вся одновременно. Кроме того, *Bristol* нуждался в серьезной переборке механизмов. Поэтому было приказано, чтобы в первую очередь грузили уголь *Carnarvon*, *Bristol* и *Glasgow*, а затем линейные крейсера. Таким образом, пять этих судов могли в случае надобности идти дальше во вторник. *Kent* и *Cornwal* оставались с тем, чтобы затем догнать остальных. Эскадре кроме *Bri-*

*stol*'я предписывалось находиться в 2-х часовой готовности для 12-ти узлового хода, а дежурному кораблю в получасовой для 14-ти узлового хода. Дежурным до вторника назначался *Inflexible*, а затем *Kent*. Все суда стали на якорь в порте William за минным заграждением, кроме *Bristol*'я и *Glasgow*, вошедших в Stanley. *Macedonia* осталась в море в дозоре, держась в 10-ти милях от входа.

Став на якорь, адмирал собрал всех командиров на совещание. Кроме слухов, исходивших из Бразилии и, надо полагать, инспирированных немцами, о том, что Шпее идет в Южную Африку, никаких сведений о германской эскадре не было. Казалось, что сообщение о проходе м. Горн ложно, т. к. эскадра до сих пор еще не появилась и все, чем мог руководствоваться адмирал, сводилось к появлению *Эйтеля Фридрих*'а у Вальпарайзо. Самым правильным признавалось движение наших судов как можно скорее к западному побережью и потому отданные накануне распоряжения остались в силе.

В 6 ч. утра *Carnarvon* и *Glasgow* закончили погрузку, но с *Bristol*'ем произошла задержка. Уголь на его пароходе настолько спекся, что оказался негодным, и ему пришлось ждать, пока не освободится угольщик, с которого грузился *Glasgow*. Для линейных крейсеров оставался только один пароход, но, на счастье, подошел другой из числа угольщиков, отправленных из Abrolhos Rocks и в 7 ч. 20 м. утра *Inflexible* смог начать погрузку.

*Bristol* все еще стоял без паров, *Cornwall* разбирал одну из машин и находился в 6-ти часовой готовности. Ни он, ни *Kent*, ни *Macedonia* погрузки угля не начинали.

В таком положении находилась эскадра, совершенно не готовая к бою, когда в 7 ч. 50 м. утра сигнальная станция, установленная на горе Sapper, донесла о появлении с юга двух неизвестных военных судов.

## ГЛАВА XXIX.

## Фалкландский бой 8 декабря.

Карта 15.

Когда адм. Шпее, после боя у Коронеля, пришел в Вальпарайзо, он отклонил торжества, которые немецкая колония непременно хотела устроить в честь его победы. При посещении местного немецкого клуба он даже отказался присоеди-

ниться к предложенному тосту и поднять бокал за «посрамление британского флота», причем в разговорах с окружающими проглядывало предчувствие, что его деятельности скоро придет конец.

С самаго начала операций он не имел никаких иллюзий относительно сокрушающего превосходства сил союзников на океанах, теперь же он ждал расплаты за тот удар, который ему посчастливилось нанести престижу Великобритании.

В предчувствии этого он не хотел идти на Фалкландские острова, но все-таки пошел, если верить показаниям пленных, под влиянием уговоров собственного штаба и командира *Гнейзенау*.

Немецкая эскадра подходила к островам не без предосторожностей. *Гнейзенау* и *Нюренберг* были высланы вперед, на разведку, с приказанием в первую голову разрушить артиллерийским огнем радио-станцию. Эти то два корабля и были замечены наблюдательным постом, который в 7 ч. 50 м. у. 8 декабря поднял сигнал о появлении на горизонте неизвестных кораблей.

Неожиданность была полная: адмирал Стэрди не собирался уходить ранее вечера, к тому же за последнее время фальшивые тревоги бывали неоднократны. Флагманский крейсер настолько увлекся погрузкой угля, что на нем не сразу заметили сигнал и *Glasgow*, стоявший во внутренней гавани, должен был пушечным выстрелом привлечь внимание.

Стэрди, благодаря счастливому стечению обстоятельств, обязанных главным образом энергии и правильному решению Адмиралтейства, пришел на Фалкландские острова как раз во время. Однако был бы застигнут неприятелем почти врасплох, если бы не его предусмотрительность.

После длительных переходов механизмы требовали переборок, судовые инженер-механики рассчитывали на то, что им будет дан соответствующий срок для работ, однако, адмирал не счел возможным согласиться на это и предписал судам оставаться в 2-х часовой готовности Не сделай Стэрди такого распоряжения, результаты могли быть весьма плачевны.

*Glasgow* и *Bristol* получили приказание спешно подымать пары для полного хода, причем *Glasgow*, перебиравший механизмы, мог быть готовым лишь через два часа, а *Bristol*, у которого были вскрыты цилиндры обоих машин, не мог двинуться раньше 11 ч.

Линейные крейсера еще не закончили погрузки, когда был поднят общий сигнал «приготовиться сняться

с якоря»; в 11 ч. 30 м. горнисты заиграли боевую тревогу и погрузка прекратилась.

В этот момент сигнальный пост донес о замеченных новых дымах в юго-западном направлении, почему *Kent'*у, вступившему в дежурство, было приказано выйти из гавани и совместно с *Macedonia*, стоявшей на якоре при входе, следить за неприятелем. Одновременно *Canopus* сообщил, что *Гнейзену* и *Нюренберг* находятся в 8 милях, а главные силы неприятеля в 20-ти.

Как только головные суда немцев около 9 ч. 15 м. приблизились, *Macedonia* была отозвана в гавань, а угольщики отошли от борта крейсеров, чтобы не мешать им открыть огонь. Пока они отходили, на горизонте опять показались дымы—надо думать, это шли три угольных транспорта Шпее, направляясь на рейд Pleasant в 20-ти милях на SW от Port Stanley. *Гнейзенау* и *Нюренберг* подходили все ближе и ближе, держа курс на радио-станцию, расположенную близь Hooker Point, почему командир *Canopus'*а в 9 ч. запросил разрешения открыть огонь. Четверть часа спустя головные неприятельские суда повернули на NO и у Wolf Rocks, не доходя 6-ти миль до Cape Pembroke, начали уменьшать ход; было видно, что орудия направлены на радио-станцию. К этому времени флагманский крейсер ад. Стоддарта *Carnarvon* был в полной готовности и получил приказание открыть огонь по неприятелю, как только тот обогнет мыс Pembroke. Но орудия *Canopus'*а заговорили первыми, причем старший артиллерийский офицер управлял огнем с берега из устроенного заранее специального поста.

Как только расстояние достигло 55 каб., он произвел залп из носовой башни, но дал большой недолет. Неприятель поднял стенговые флаги, положил лево на борт и начал уходить на SO. *Canopus* сделал еще один залп при максимальном угле возвышения, но снова получил недолет. На этот раз снаряды легли не далее $^1/_2$ каб. от борта и многим наблюдателям казалось, что один снаряд рикошетом попал в основание кормовой трубы *Гнейзенау*.

Дальнейшая стрельба, однако, не имела смысла.

В 9 ч. 31 м. неприятель повернул обратно на 8 R и уменьшил ход, как бы собираясь атаковать *Kent'*а, вышедшего к этому времени из прохода Port William. Поворот настолько казался угрожающим, что Стэрди поднял *Kent'*у сигнал «возвратиться». Но не прошло и несколько минут, как опасность миновала. В 9 ч. 40 м. с *Гнейзенау* увидели внутренность гавани. Помимо высоких столбов дыма, валив-

ших из труб наших судов и наводивших неприятельских командиров на мысль, что в гавани стоит не то, что они ожидали, они увидели нечто гораздо худшее — характерные мачты-треноги. Вряд ли когда либо пылкий, полный надежд командир *Гнейзенау* получал столь тяжкий удар.

Правда, в американских газетах появилось сообщение о выходе *Invincible*'я, но Шпее не имел об этом ни малейшего понятия и все, что знал о нашем крейсере командир *Гнейзенау*, советуя своему адмиралу идти на Фалкландские острова, сводилось к тому, что по последним сведениям *Invincible* находился в Средиземном море. Поняв теперь к чему привели его советы, он без дальнейших задержек повернул и полным ходом пошел на присоединение к флагману; *Нюренберг* шел за ним. Было уже 9 ч. 45 м. у., т. е. прошло почти два часа с момента обнаружения первых дымов на горизонте. Все суда, кроме *Bristol*'я, подняли пары. *Glasgow* уже снялся с якоря и пошел на присоединение к *Kent*'у, адм. Стоддарт получил приказание выйти и принять командование над разведчиками.

К 10 часам снялись остальные суда эскадры и вышли в следующем порядке: *Inflexible*, *Invincible* и *Cornwall*. Пока они еще продвигались по гавани, *Glasgow* донес, что неприятель старается уйти на SO и дал самый полный ход, чтобы не потерять связь с противником. *Kent* последовал за ним.

Погода прояснилась—море было совершенно спокойное, небо голубое. Дул легкий холодный бриз от NW. Видимость была великолепная и неприятель прекрасно вырисовывался в SO-овой части горизонта. *Glasgow*, значительно опередивши *Kent*'а, все время доносил о движении немцев.

Как только адм. Шпее рассмотрел наши суда и мачты линейных крейсеров, он увеличил ход, чтобы скорее соединиться со выдвинутыми вперед крейсерами.

Считалось, что ближайшее из его судов не подходило ближе чем на 15 миль, но возможно расстояние это и преувеличено.

Во всяком случае, немцы имели некоторый запас времени. Погода в этих широтах очень ненадежна, никогда нельзя предугадать, какая перемена произойдет через час, другой.

Линейные крейсера, стараясь как можно скорее нагнать больше пару, так дымили, что уже через $^1/_2$ часа неприятель совершенно скрылся за дымом, и только в 10 ч. 48 м. *Glasgow* донес, что немцы — в 12 милях. Становилось ясным, что мы нажимаем и в 10 ч. 50 м. адмирал просигналил *In-*

*flexcibl*'ю, что он, в целях уменьшения дыма, убавляет ход до 24 узлов. *Glasgow* получил приказание держаться в трех милях впереди, а *Inflexible* — на правой раковине.

*Carnarvon* и *Cornwal*, не смотря на уменьшение хода линейными крейсерами, все время отставали. На запрос адмирала Стэрди—какой максимальный ход они могут развить— первый ответил 20, а второй 22 узла. В 11 ч. 7 м. Стэрди приказал *Cornwall*'ю занять место на правой раковине *Carnarvon*'а и уменьшил ход до 19 узлов. Он не хотел растягивать эскадру, да к тому же не было причин слишком торопиться. С флагманского корабля неприятель был хорошо виден, трубы и мостики ясно вырисовывались над горизонтом. *Glasgow* доносил, что ход неприятеля не превышает 15 узлов, так что не оставалось никаких сомнений в нашем явном преимуществе в скорости.

Надо было дать *Carnarvon*'у и *Cornvall*'ю, находившимся в 5 милях позади, время подтянуться и адмирал решил не спешить с началом боя.

В 11 ч. 26 м. был поднят сигнал «эскадренный ход 20 узлов».

В это время внимание командующего эскадрой было несколько отвлечено новым обстоятельством.

*Bristol*, благодаря исключительно молодецкой работе машинной команды, успел закончить исправления, вышел в море и доносил, что у Port Pleasand появились три неизвестных судна. Сведения получились от двух дам из Port Darwin, наблюдавших с берега за подходом немецких угольщиков. Одна из них осталась на берегу, а другая побежала на телефон предупредить губернатора. Известие дошло до *Canopus*'а в 10 ч. 50 м. и было немедленно передано на *Bristol*, который в этот момент выходил из гавани. Немцы беспрерывно перебивали наше радиотелеграфирование, почему прошло не мало времени пока адмирал узнал об этом событии. Надо было не теряя ни минуты действовать. В южно-американских портах находилось много немецких резервистов и, хотя больше было шансов за то, что неизвестные пароходы — угольщики, но не исключалась возможность, что они везут десант для захвата островов. В виду этого командир *Bristol*'я, кап. 1 р. Феншоу, получил приказание совместно с *Macedonia* «отыскать и уничтожить транспорты».

Решив не спешить с началом боя, Стэрди в 11 ч. 30 м. поднял сигнал «команда имеет время обедать». Такое распоряжение было весьма кстати — люди после погрузки не успели помыться и были покрыты угольной пылью, т. е. на-

ходились в состоянии весьма нежелательном для боя. Одновременно адмирал изменил курс на сближение с неприятелем.

Вначале передвижения немцев были плохо обнаруживаемы и наша эскадра до 11 ч. 15 м. шла параллельным с ним курсом, приблизительно на Ost, но затем, когда *Glasgow* донес, что неприятель ворочает вправо, Стэрди в 11 ч. 25 м. повернул на OtS. Через пять минут эскадра повернула еще на 2R вправо и таким образом оказалась на сходящемся с неприятелем курсе.

Немецкая эскадра становилась видна все яснее и яснее, она хорошо держала строй — *Гнейзенау* и *Шарнгорст* шли головными. Наша же—растянулась. Несмотря на уменьшение хода, адм. Стоддарт не нагонял: *Carnarvon* никак немог дать больше 18 узлов. *Cornwall*, имевший в запасе 4 узла, получил приказание выйти вперед.

Стэрди до 12 ч. 5 м. не увеличивал хода, продолжая делать 20 узлов, но затем в 12 ч. 20 м., когда неприятель начал менять курс вправо, как бы с намерением перестроиться, адмирал увеличил ход до 22 узлов. Дольше поджидать своего несчастливого коллегу, который отстал на 6 миль, командующий эскадрой не мог.

Немцы шли в юго-восточном направлении, прямо против ветра, окутанные клубами собственного дыма. Адмирал приказал *Inflexibl'*ю оттянуть до 5 кабельтовых, увеличил ход до 25 узлов (12 ч. 50 м.) и поднял сигнал «открыть огонь».

Концевой неприятельский крейсер *Лейпциг*, самый тихоходный в эскадре, заметно отставал.

Когда расстояние между ними и *Inflexible* дошло до 80 кабельтовых, кап. 1 р. Филлимор открыл огонь.

Через минуту—две флагманский крейсер сделал тоже самое и увеличил ход до самого полного. Одновременно с этим, курс был изменен еще на 2 R в сторону неприятеля. Попаданий хотя не замечалось, но *Лейпциг* совершенно скрылся в водяных столбах разрывающихся снарядов.

Было очевидно, что такой неравный бой долго продолжаться не сможет, и адмирал Шпее принял решение, делающее честь его доблести и германскому флагу.

Сознавая, что легкие крейсера, если им дать уйти, смогут нанести врагу наибольший вред на торговых путях, он решил пожертвовать собою и двумя большими крейсерами. Около 1 ч. 20 м. он поднял сигнал легким крейсерам уходить к южно-американскому побережию, а сам повернул на 6R и в строе кильватера пошел полным ходом на NO в океан.

Подобный маневр противника был предусмотрен в боевых приказах Стэрди и наши легкие крейсера, без сигнала, повернули в погоню за немцами, а линейные—повернули вдруг на 7R и, таким образом, оказались в строе кильватера на крамболе неприятеля раньше, чем он поспел закончить поворот.

В 1 ч. 20 м. завязался главный бой. *Invincible* стрелял по *Гнейзенау*, *Inflexible* по *Шарнгорсту*. Адм. Стоддарт находился за кормой в 10 милях, тщетно стараясь сблизиться с линейными крейсерами. Во время поворота *Гнейзенау* уменьшил ход, пропуская вперед флагмана, а затем, как только *Шарнгорст* занял свое место, открыл огонь. Расстояние было около 70 каб. и неприятельские снаряды не долетали кабельтовов на 5. Но оно быстро падало, так как Шпее повернул на 4R внутрь. Когда дистанция уменьшилась до 65 каб., он лег на параллельный с нами курс.

В тот момент, когда наши крейсера, в соответствии с перестроением немцев, меняли противников, *Invincible* получил первое попадание и Стэрди немедленно (в 1 ч. 44 м.) повернул вдруг на 2R влево. Расстояние снова стало быстро увеличиваться. Бой продолжался.

Неприятель явно берег снаряды, не пополнявшиеся после Коронеля, но все равно стрельба его не имела успеха — дистанция была слишком велика.

Наша стрельба была немногим лучше, особенно с *Inflexible*'я, так как дым с флагманского корабля совершенно не давал возможности наблюдать падения снарядов. Кормовые орудия *Invincible*'я находились в таком же положении.

К 2 часам расстояние дошло до 80 каб. и огонь с обоих сторон прекратился.

Дабы возобновить бой, Стэрди повернул последовательно на 4R вправо, а затем, в 2 ч. 5 м., еще на 4R. Вдруг, пока происходила эта эволюция, неприятель совершенно скрылся в густом дыму. Когда он снова показался, то находился в 85 каб., изменив курс вправо приблизительно румбов на 10, и шел на S в направлении, по которому скрылись его легкие крейсера.

Стэрди увеличил ход и погоня началась вторично. На этом курсе он несколько раз ворочал на один—два румба вправо, т. е. в сторону неприятеля, отчасти для того, чтобы немного уйти от собственного дыма. К 2 ч. 45 м. расстояние уменьшилось до 75 каб. после чего, повернув на несколько румбов влево и став к неприятелю бортом, наши крейсера возобновили бой.

5 минут Шпее продолжал идти прежним курсом и не отвечал, но затем начал ворочать влево на 9R, желая пересечь наш курс; Стэрди также повернул влево и, когда противники снова стали бортом друг к другу, немцы открыли огонь. Дистанция быстро падала, но германский адмирал курса не менял. Очевидно, он хотел сблизиться, чтобы ввести в действие среднюю артиллерию и тем использовать свое единственное преимущество. Отсутствие средней артиллерии в вооружении первых судов дредноутского типа многими осуждалось и вопрос этот разделял специалистов на два лагеря. Теперь наступил момент выяснить его на практике и Стэрди не уклонился от испытания.

В 2 ч. 59 мин. дистанция уменьшилась до $62\frac{1}{2}$ каб. и немцы открыли огонь из 5,9″ орудий, Стэрди удерживал это расстояние, повернув в 3 ч. 10 м. вдруг на 2R влево.

В этот период бой достиг наибольшего напряжение, попадания имелись с обоих сторон, но наши суда мало страдали. Имея преимущество в ходе, Стэрди свободно удерживал желаемое расстояние—предельное для 5,9″ орудий, на котором они не могли препятствовать действию нашей артиллерии. Неприятельский огонь не приносил существенного вреда. Стрельба велась при чрезвычайно трудных обстоятельствах, т. к. дым валивший из труб линейных крейсеров делал почти невозможным как для нас, так и для немцев, наблюдение за падением снарядов.

Однако, 12″ орудия свое дело делали: к 3 ч. 10 м. *Гнейзенау* начал крениться, а на *Шарнгорсте*, который в нескольких местах горел и стрельба которого слабела, полетела за борт задняя дымовая труба. В 3 ч. 15 м. дым настолько заволок все кругом, что Стэрди быстро повернул на 18R на ветер и оказался на противоположном курсе, имея *Inflexible* головным. Впервые *Inflexible*'ю не мешал дым и он смог улучшить стрельбу, но через пять минут, когда наши крейсера пришли на траверз противника, Стэрди повернул вдруг на 4R влево, чтобы пересечь струю немецких судов, и *Inflexible* снова оказался в дыму.

Тем не менее попадания продолжались; крен на *Гнейзенау* увеличивался и его средняя артиллерия не могла больше стрелять. Что касается *Шарнгорста*, то последний, как теперь было видно, находился еще в худшем положении.

В 3 ч. 30 м., когда линейные крейсера вышли на левую раковину адм. Шпее он неожиданно повернул на 16R последовательно вправо, держа на NW, как бы желая парировать маневр Стэрди с целью пройти у него под носом. Какое

намерение преследовал он этим поворотом—неизвестно, но во всяком случае пользы он ему все равно бы не принес. Его флагманский корабль совершенно закрывался дымом от разрывающихся снарядов и внутренних пожаров. «Его палубы»—пишет очевидец—«представляли собою груду развороченных, перекрученных кусков стали и железа», через пробоины в борту, даже с большого расстояния ясно виднелись огненные языки, пробивающиеся наверх между мачтами. Многим казалось, что ему уже пришел конец. Однако, как только крейсер стал противоположным бортом, стрельба возобновилась с прежней энергией и снова заговорила его средняя артиллерия, т. к. дистанция опять уменьшилась, потому что Стэрди во время последнего поворота немцев также повернул на 2R во внутрь. Этим курсом наши крейсера шли около 5-ти минут, пока противник не вынужден был отвернуть в сторону. Дистанция к этому времени уменьшилась до 60 каб. Стэрди, видя, что немцы не пытаются больше пройти у него под носом, увеличил ее, выйдя из огня 5,9″ орудий.

Продолжая удерживать избранное расстояние, наши крейсера, после последнего поворота, оба стреляли по *Шарнгорсту* [1]), который жестоко от них терпел. К 4 ч. он стал сильно отставать, и наши значительно его перегнали. Тем не менее *Шарнгорст* все еще поддерживал оживленный огонь из оставшихся орудий... Как вдруг неожиданно замолк подобно «ярко горевшей свече, которую сразу задули», как писал один из наших офицеров. Одновременно он рыскнул вправо, в сторону наших судов, имея большой крен и, видимо, переживая последние минуты.

*Inflexible*, шедший в это время головным, немедленно повернул вправо, чтобы вступить в бой на контр-курсе со своим первоначальным противником—*Гнейзенау*, а затем пересечь его струю и выйти ему под ветер. Кап. 1 р. Филлимор полагал, что и адмирал сделает то же самое, но он повернул на *Шарнгорста*. В этот момент разбитый корабль с развивающимся флагом повалился на бок. Казалось, что *Гнейзенау* собирается остановиться у гибнущего товарища, но через несколько мгновений как бы некоторого замешательства он продолжал идти своим курсом.

Стэрди быстро повернул вправо на сближение с *Гнейзенау* и оставался на этом курсе до 4 ч. 17 м., пока *Шарнгорст* не скрылся под водой. Ни один человек из экипажа

---

[1]) Между 3 ч. 25 м. и 3 ч. 57 м. *Invincible* сделал шесть сигналов о перемене курсов, но неизвестно, следовал ли им и видел ли сигналы *Inflexible*, в вахтенном журнале которого они не записаны.

спасен не был, т. к. все внимание было сосредоточено на *Гнейзенау*. Дым настолько заволок все пространство между *Invincible* и противником, что адмиралу пришлось повернуть вправо. Как только противник снова открылся, *Invincible*, идя контр-курсом, открыл огонь удерживая расстояние 50—60 каб.

Неприятель сильно терпел от обоих наших крейсеров—носовая башня была сбита, одна из кочегарок затоплена водой.

Около 10 минут Стэрди держался этим курсом; расстояние увеличивалось и он начал ворочать обратно, намереваясь лечь параллельно противнику, но т. к. следить за маневрированием *Гнейзенау* из за дыма было невозможно, он продолжал маневрировать по старому, пока не оказался на курсе W, расходящемся с противником.

Последние движения Стэрди помогли *Carnarvon*'у значительно приблизиться к адмиралу. *Inflexible*, после того как флагман повернул к нему, также повернул и теперь находился на левом крамболе *Invincible*'я; Стэрди построил крейсера в кильватерную колонну, но в этом строю дым совершенно скрывал цель от *Inflexible*'я и *Carnarvon*'а.

*Inflexible* настолько был окутан дымом, что после нескольких попыток избавиться от него, выходя время от времени на ветер, он окончательно повернул на 14 R влево и вышел из строя. Маневр этот, произведенный без разрешения адмирала, был последним впоследствии вполне одобрен Склоняясь влево, чтобы встать паралельно *Гнейзенау*, *Invincible* дал затем полный ход, склоняясь время от времени во внутрь, чтобы выйти на его крамболу.

*Inflexible*, пройдя полосу дыма, оказался в 4 ч. 50 м. идущим под корму противника. *Гнейзенау* все еще яростно стрелял по *Invincibl*'ю и кап. I р. Филлимор, оставаясь на своем курсе, открыл огонь правым бортом. В продолжение нескольких последующих минут были отмечены попадания, но противник не прекращал огня.

В 4 ч. 58 м. *Inflexible* прекратил огонь и, повернув на 12*R* вправо на своего адмирала, в 5 ч. 01 м. открыл с 60 каб. огонь левым бортом. Ход неприятеля падал и *Carnarvon* его вскоре нагнал. На несчастного *Гнейзенау* спаряды сыпались с трех сторон.

Пора было уже кончать операцию—прошло более четырех часов с момента первого выстрела, пошел сильный дождь и противник начинал исчезать из виду. Но конец был не далеко: *Гнейзенау* потерял трубу, ход уменьшился до 8 узлов,

стрельба его затихала, на носу и корме дымились пожары. Однако, он еще с $1/_2$ часа отстреливался залпами, пока не израсходовал всех 8" снарядов. В 5 ч. 30 м. *Гнейзенау* повернул в сторону *Invincible*'я, который теперь был у него почти в голове, и остановился, имея большой крен на правый борт. Адм. Стэрди тотчас пошел к нему на сближение, *Inflexible* сделал тоже самое.

*Гнейзенау* кренился все больше и больше, пожар принял страшные размеры, но все-же временами он открывал огонь, получая в ответ залпы с нашей стороны. Затем стрельба прекратилась и Стэрди поднял сигнал—«прекратить огонь». Однако, противник не хотел еще кончать борьбу и снова открыл огонь.

*Inflexible* вознобновил маневрирование, ворочая на 16*R* и стреляя правым бортом, *Invincible*, приближаясь на правый крамбол противника, открыл огонь—левым. Через четверть часа доблестный бой *Гнейзенау* прекратился—он замолчал окончательно. Все наши суда пошли к нему 20 узл. ходом, но не успели еще подойти (расстояние было около 20 каб.), как он лег на борт. Несколько минут были видны остатки экипажа, карабкающиеся по днищу, затем все исчезло.

Действие *Гнейзенау* вызывало лишь одно восхищение и наши суда делали все возможное, чтобы скорее протянуть руку помощи врагу.

Из 850 ч. команды 600 было убито или ранено, все орудия выведены из строя, но ни у кого не возникало и мысли о сдаче. Когда не оставалось уже никакой надежды, открыли кингстоны, опасаясь, чтобы крейсер не остался на плаву и не попал нам в руки, и вызвали всех наверх. Не открой немцы кингстонов, много больше людей осталось бы в живых.

Спустив все шлюпки и выбросив за борт концы перлиней и спасательные пояса, крейсера спасли 200 человек, многие из которых все-таки умерли, не перенеся пребывания в ледяной воде. Все они были на следующий день похоронены в море с соблюдением воинских почестей.

Насколько неравен был бой—показывает то обстоятельство, что, не смотря на блестящую стрельбу немцев, мы потеряли только одного человека раненным.

*Invincible*, по которому главным образом, сосредоточивался неприятельский огонь, имел массу попаданий в броневой пояс, но никаких повреждений, кроме отбитого куска фок-мачты. *Inflexible* получил несколько царапин, *Carnarvon* не имел ни одного попадания.

К 7 ч. 30 м. работа по спасению остатков экипажа закончилась. Стремясь использовать свой успех, ад. Стэрди с момента гибели *Гнейзенау* начал вызывать легкие крейсера. *Kent* и *Cornwall* молчали, но *Glasgow* в момент под'ема последней шлюпки ответил, донося о результатах погони. В 1 ч. 25 м., когда легкие немецкие крейсера начали уходить, они направились на юг и к началу погони находились в 10—12-ти милях от своих преследователей. Номинально наши крейсера не имели преимущества в ходе и результат погони был сомнителен.

Самым быстроходным был *Дрезден*, официальный ход которого считался 24 узла, хотя фактически он давал до 27. Следующим по скорости шел наш *Glasgow*, имевший более 25 узлов, *Kent* и *Cornwall* — 23 узла, при чем первый считался самым тихоходным своего типа и редко когда давал контрактную скорость.

*Нюренберг* мог развить 23,5 узла, *Лейпциг* официально 22, но фактически на узел меньше.

По счастью, все эти немецкие крейсера еще к началу войны требовали ремонта, а котлы после 2-х месячного крейсерства не могли держать требуемого давления. Обстоятельства эти в то время нам не были известны.

Преимущества в артиллерии были на нашей стороне. В начале погони неприятель держался соединенно: *Нюренберг*—в центре, *Лейпциг*—на правом его крамболе, *Дрезден* в 4-х милях на левом крамболе. *Glasgow*, делая 25 узлов, быстро нагнал и обошел идущих голова в голову оба наши броненосные крейсеры и, пройдя им под носом, пошел за *Дрезденом*. Однако, вскоре кап. I р. Люсу, старшему из командиров, это намерение пришлось оставить. Броненосные крейсера, если и нагоняли, то весьма медленно и для того, чтобы принудить неприятеля к бою пока еще не поздно, надо было атаковать крайний крейсер. В 2 ч. 15 м *Glasgow*, уменьшив ход с целью дать возможность *Kent*'у и *Cornwall*'ю приблизиться, продолжал преследование *Лейпцига*, нагоняя его. До 2 ч. 45 м. неприятель, все время склонявшийся влево, держался курсом *StO* и, таким образом, все суда прошли близко от того места, где потом погиб *Гнейзенау*.

В 2 ч. 53 м., находясь в четырех милях впереди наших броненосных крейсеров и в 60 каб. от *Лейпцига*, командир *Glasgow* открыл огонь из носового 6″ орудия. Противник принял вызов и, повернув вправо, открыл бортовой огонь. Сразу же выяснилось, что в то время, как 4.1″ орудия немцев хватали на эту дистанцию, наши 4″ не доставали. *Glasgow*

также повернул вправо и увеличил расстояние, продолжая его удерживать, пока *Лейпциг* не прекратил огня и неповернул вслед за своими товарищами. Кап. I р. Люс опять повторил свой маневр. Стрельба *Лейпцига* велась прекрасно, но попаданий в *Glasgow* было только два с ничтожными потерями. Однако цель была достигнута. При каждом повороте *Лейпциг* отставал и давал время нашим крейсерам приблизиться; они все еще шли голова в голову, причем к удивлению всех *Kent* развивал 24 узла.

В 3 ч. 30 м. на запрос с *Glasgow* они ответили, что определенно нагоняют.

Неприятель, очевидно, понял это: *Нюренберг* склонился влево, а *Дрезден*, бывший головным, вправо и скоро скрылся из виду в юго-западном направлении.

Командир *Cornwall*'я кап. 1 р. Эллертон еще ранее (3 ч. 36 м.) уговорился с командиром *Kent*'а кап. 1 р. Алленом относительно противников. *Cornwall* брал на себя *Лейпциг*, *Нюренберг* предоставлялся *Kent*'у. Что же касается *Дрезден*'а, то его приходилось оставить за явной невозможностью догнать.

К 4 часам броненосные крейсера почти подошли на дистанцию их огня. *Glasgow* шел за *Лейпцигом* на его правой раковине, не уменьшая хода, пока расстояние не дошло до 45 каб., с которого он мог начать действовать своей 4″ артиллерией.

В 4 ч. 15 м. крейсера открыли огонь, но снаряды не долетали. *Нюренберг* уходил на Ost, *Kent* следовал за ним. *Лейпциг*, склоняясь влево, лег на курс SSO, *Cornwall* его преследовал, не прекращая огня, но противник не отвечал, сосредоточив все внимание на *Glasgow*. Минут через десять *Cornwall* настолько явно стал нагонять, что кап. 1 р. Люс начал ворочать вправо с тем, чтобы присоединиться к *Cornwall*'ю и открыть огонь с одноименного борта.

Пройдя струю *Лейпцига*, *Glasgow* открыл огонь с противоположного борта, затем, приблизившись к *Cornwall*'ю, прекратил огонь и, пройдя у него под кормой, снова открыл его.

*Лейпциг* к этому времени уже вел оживленный бой с *Cornwall*'ем. Через $^1/_4$ часа у первого была сбита фор-стеньга и убит старший артиллерийский офицер.

Командир *Cornwall*'я держал несколько расходящийся с противником курс таким образом, чтобы орудия правого борта не выходили из угла обстрела, но когда около 5 ч. дистанция стала сильно увеличиваться, он быстро повернул вправо и открыл огонь противоположным бортом.

*Лейпциг* от перекрестного огня двух крейсеров сильно страдал. Ход его падал так быстро, что наши суда, ворочая как угодно, легко сохраняли желаемую дистанцию от 35 до 50 каб.

Почти около часа продолжалось такое маневрирование:— время от времени *Cornwall* приближался, стреляя из носовых орудий, после чего, как только *Лейпциг* пристреливался, поворачивал и отходил, стреляя из бортовых орудий. Так шло до 6 ч. вечера, когда начался сильнейший дождь, угрожавший скрыть противника. Поэтому кап. 1 р. Люс поднял сигнал «приблизиться к неприятелю». *Cornwall*, подойдя на 40 каб., начал стрелять лиддитными снарядами. Результат сказался немедленно: *Лейпциг* покрылся клубами черного дыма от рвущихся снарядов и через несколько минут загорелся. По словам одного из спасенных немцев, действие этих снарядов было ужасно и вызывало громадную потерю в людях. Однако, крейсер не прекращал огня и наши суда продолжали приближаться.

К 6 ч. 35 м., в момент получение радио о потоплении *Шарнгорста* и *Гнейзенау*, расстояние уменьшилось до $37^1/_2$ каб. и *Cornwall*, снова открыв огонь из бортовых орудий, наносил противнику тяжелые повреждения. Попадания следовали без перерыва и *Лейпциг* весь был охвачен огненными языками, но все-таки еще, хотя и изредка, стрелял.

Только после 7 ч., т. е. четыре часа спустя после первого выстрела с *Glasgow*, последнее его орудие замолкло.

Более храброго и упорного сопротивления чем оказал *Лейпциг* трудно себе представить. Когда наши суда приблизились, то он представлял собою груду развалин. Мачты и трубы были сбиты, палуба кроме средней части пылала, но на остатках фок-мачты развевался флаг. Трудно было решить, что делать, т. к. он все еще как будто подвигался вперед и, возможно, был в состоянии выпустить торпеду.

Командир *Glasgow*, прождав с $^1/_2$ часа, решил прикончить *Лейпцига* и в 7 ч. 50 м. крейсера возобновили огонь. Ответа не последовало.

Впоследствии, выяснилось, что, выпустив последний снаряд, разбитый *Лейпциг* открыл кингстоны; оставшаяся в живых его команда в числе 150 ч. собралась по середине между двумя пылающими оконечностями корабля в надежде быть спасенной.

При таких условиях, конечно, происходило ужасающее избиение людей. По счастью им удалось показать два зеленых

фонаря и наши суда прекратили огонь, поняв это как сигнал о сдаче.

Затем *Cornwall* и *Glasgow* подошли еще ближе, держась за кормой *Лейпцига* вне досягаемости его торпедного выстрела.

В 8 ч. 45 м. последовало приказания спустить шлюпки и Люс сделал сигнал, что посылает спасать людей. Ответа опять не последовало. К этому времени *Лейпциг*, об'ятый дымом и пламенем, лег на левый борт. Шлюпки начали подымать команду, успевшую прыгнуть за борт. В 9 ч. 23 м. *Лейпциг* перевернулся и медленно пошел ко дну. Не смотря на быстрый спуск шлюпок и их отважную работу, спасти удалось только 5 офицеров и 13 матросов. Большинство попавших в воду не выдержали низкой температуры и погибли. Командир *Лейпцига*, не раненый за время боя и до последней минуты подбодрявший своих людей, также погиб в ледяной воде, к великому огорчению всех свидетелей 4-х часового боя, который он вел с такой исключительной доблестью.

Потери наших крейсеров были ничтожны. *Cornwall*, хотя и получил 18 попаданий и имел небольшой крен на левый борт, не потерял ни одного человека даже раненым, а *Glasgow*, имевший два попадания, потерял одного убитым и четырех ранеными. Гибель *Лейпцига* произошла в 80 милях к югу от места гибели *Гнейзенау* и адм. Стэрди, озабоченный тем, чтобы возобновить погоню за *Дрезденом* и *Нюренбергом*, запросил у *Glasgow* его место. Но после бесчисленных поворотов за время боя последний не мог дать точного места. Кроме того, оба крейсера имели пробоины, сильно израсходовали запас угля и снарядов и все равно не могли бы начать погони, если бы даже и знали—каким курсом надлежит следовать.

О *Kent*'е и *Нюренберге*, которые были потеряны из виду в начале боя, также ничего сообщить они не могли. На вызовы *Kent* не отвечал, однако, беспокоиться за него не приходилось, хотя в начале погони *Kent* имел мало надежды на успех. Исключительно плохой ходок, он находился в 7 милях позади противника, причем до этого момента, уже в течение 8 часов, шел полным ходом, почему машинная команда была сильно утомлена. Тем не менее люди показали чудо—усиливая горение в топках сжиганием дерева, содранного с крейсера, они довели ход до 25 узлов, и он почти час шел таким небывалым ходом. В 5 ч. небо заволокло тучами, мокрый туман стал скрывать горизонт, расстояние было менее 60 каб., *Нюренберг* открыл огонь из кормовых орудий.

Залпы легли далеко за кормой. *Kent* отвечал, но наши 6" орудия дали недолет.

При возобновлении огня 10 минут спустя снова были получены недолеты, туман сгустился и наблюдение за падением снарядов стало затруднительным. Дальномеры из-за сильной вибрации корпуса не действовали.

Немецкие снаряды ложились очень хорошо, но попаданий было только одно. *Kent*, как выяснилось впоследствии, за этот промежуток времени попал в *Нюренберга* два раза, причем один из снарядов попал в ватер-линию в кормовой части. Около $5^1/_2$ часов обстоятельства изменились в нашу пользу. *Kent* неожиданно начал заметно нагонять противника. Как оказалось, у *Нюренберга* из-за форсированного хода вышли из строя два котла, вообще бывшие все в дурном состоянии. Ход его сразу упал до 19 узлов.

В 5 ч. 45 м. для неприятеля стала очевидным невозможность избежать боя и он, повернув на 8*R* влево, открыл бортовой огонь. Сумерки сгущались. Ответив на поворот *Нюренберга* поворотом на 6 *R*, командир *Kent'*а лег на курс, сходящийся с противником. Когда повороты закончились, оба крейсера оказались на траверзе друг у друга на дистанции 30 кабельтов. Завязался горячий бой и по мере того, как расстояние уменьшалось, стрельба *Kent'*а не оставляла желать лучшего.

Имея возможность держаться впереди крамбола неприятеля, командир *Kent'*а не опасался торпедного выстрела и продолжал сближаться. В 6 часов, когда расстояние уменьшилось до 15 кабельтовых, *Нюренберг* не выдержал и повернул вправо. *Kent* также повернул, но, чтобы не вывести из угла обстрела свои орудия, не столь круто, и расстояние стало увеличиваться. Однако, попадания продолжались и через десять минут на *Нюренберге* начался пожар. Фок-мачта полетела за борт, в действии оставались только два орудия. Ход его настолько уменьшился, что *Kent* обошел его и начал ворочать на 8*R* вправо, чтобы пройти ему под носом. *Нюренберг* повернул влево, желая таранить, как казалось многим, а, может быть, для того, чтобы открыть огонь другим бортом. Момент этот оказался фатальным для врага— *Kent* накрыл его залпом всего борта с $17^1/_2$ кабельтовых.

Среди других попаданий два разорвавшиеся вместе на полубаке 6" снаряда смели носовую артиллерию. Все-таки *Нюренберг* закончил поворот и минуту-две бой велся на контр-курсах. Перед тем как пройти перед носом *Нюрен-*

*берга* командир *Kent*'а быстро повернул, дабы избежать торпедного выстрела, и открыл огонь левым бортом.

К 6 ч. 25 м. противник настолько потерял ход, что *Kent*'у пришлось повернуть на 16 *R*, чтобы не уйти от него. Не успел он закончить поворота, как *Нюренберг* замолк и *Kent* прекратил огонь.

Немецкий крейсер стоял недвижим, весь разбитый, в $27^1/_2$ каб., имея большой крен и сильно опустившись кормой. Из под полубака и мостика вырывалось громадное пламя. Никаких признаков жизни он не обнаруживал.

Все же *Нюренберг* еще не тонул. Приблизившись до 15 каб., *Kent* снова открыл огонь, т. к. флаг продолжал быть поднятым.

Через несколько минут, около 7 ч., флаг спустили и наши шлюпки начали спасать людей. Шлюпок было только две, все остальные были разбиты во время боя. В 7 ч. 30 м. *Нюренберг* перевернулся, повалившись на правый борт. Поиски людей продолжались до полной темноты, т. е. до 9 ч., но спасти удалось мало. Подымать удавалось тех, что плавали привязанные к койкам, но большинство, как и при гибели других немецких крейсеров, умирало от пребывания в холодной воде. Стаи кружащихся альбатросов накидывались даже на плавающих живых людей. Всего было принято 7 человек пленных, оставшихся в живых.

*Kent* получил около 40 попаданий, но кроме разрушенной радио-телеграфной рубки серьезных повреждений не имел.

Бронирование и казематы, несмотря на прекрасную стрельбу немцев, отлично защитили крейсер. Потери в личном составе сводились к 4 убитым и 12 раненым.

С угольщиками адмирала Шпее было покончено еще раньше. Получив в 11 ч. 25 м. приказание от адмирала Стэрди идти за ними вместе с *Macedonia*, командир *Bristol*'я, капитан 1 ранга Феншоу, немедленно повернув на WSW, в 12 ч. 30 м. встретился с *Macedonia* и оба судна направились курсом S, пройдя порт Pleasant. Хотя они и прошли его не далее как в 12 милях, никаких признаков угольщиков обнаружено не было. До 2 часов, не видя пароходов, они оставались на прежнем курсе, а затем повернули на SO, по направлению, по которому скрылась германская эскадра. Почти тотчас после поворота капитан 1 ранга Феншоу принял радио, сообщавшее, что из поселка Fitzroy близ порта Pleasant видели пароходы, уходящие полным ходом. Через минуту, две на горизонте слева по носу показались дымы и крейсера бросились в погоню.

Угольщиков было только два—*Баден* и *Санта-Изабелла*. В момент появления нашей эскадры они стояли на якоре, ожидая приказаний, третий же—*Зейдлиц*—имел распоряжение держаться в видимости своей эскадры в качестве госпитального судна. Видя, что английские крейсера к нему ближе, чем собственные, он ушел в юго-восточном направлении. Через полчаса погони *Bristol* нагнал пароходы и несколькими выстрелами принудил остановиться. Ввиду того, что сигналом Стэрди было приказано «потопить транспорты», капитан Феншоу был в затруднении, как с ними поступить, потому, что они оказались не «транспортами» в военном значении этого слова, а были полны углем, весьма ценным для эскадры. Тем не менее командир *Bristol'я*, считая себя связанным формальным смыслом приказания, не выждав дальнейших событий, потопил их, пересадив предварительнь команды на *Macedonia* и приказав последнему доставить пленных в порт Stanley. Сам он направился вдогонку эскадры и через $^1/_2$ часа узнал о результате боя и о том, что им напрасно уничтожен полезный и ценный груз.

Сообщение о результатах боя были посланы *Bristol'ю* открытым радио и *Зейдлиц* ее принял.

Вскоре после 8 ч., скрытый дождевыми шквалами, он слышал выстрелы милях в четырех по носу. Повидимому, это был бой *Лейпцига* с *Cornwall'ем* и *Glasgow*. Не будучи замечен, *Зейдлиц*, повернув на West, благополучно ушел на юг в район льдов.

Следов *Дрездена* не было. Тотчас после гибели *Гнейзенау* Стэрди, беспокоясь за судьбу *Отата* и 8 угольщиков, пытался узнать от легких крейсеров, по какому направлению он ушел.

Поэтому в 8 ч. 30 м. он приказал *Carnarvon'у* идти на север навстречу угольщикам и вести их в порт Stanley. Сам же направился с линейными крейсерами 18 узл. ходом в поиск к островам Staten с целью отрезать путь *Дрездену*, на случай, если он попытается обогнуть м. Горн; *Bristol'ю* было приказано присоединиться.

О *Kent'е* с *Нюренбергом* Стэрди сведений не имел, но как только узнал, что *Glasgow* и *Cornwall* покончили с *Лейпцигом*, он приказал им (11 ч. 25 м.) следовать в Магелланов пролив. *Glasgow* отвечал, что оба крейсера расстреляли почти все снаряды и что у *Cornwall'я* остается не более 250 тонн угля. Поэтому адмирал отменил распоряжение, приказав им вернуться в порт Stanley и грузиться углем. *Invincible* и *Inflexible* продолжали свой поход, причем

*Bristol* никаких новых указаний не получил и, таким образом, проливы остались без наблюдения со стороны наших судов. Впоследствии адмирал Стэрди объяснил принятые им меры следующими соображениями. Не имея в это время сообщений от *Kent*'а, он находился под впечатлением, что ушел не один, а два неприятельских легких крейсера. Располагая в тот момент только тремя судами, он мог осмотреть лишь ограниченный район, а т. к. германская эскадра перед боем грузилась углем у о. Огненная Земля, он считал, что вероятнее всего найти крейсера в этом районе. Поэтому он продолжал идти избранным курсом, держа все три крейсера при себе.

9 декабря в 10 ч. 30 м. утра он находился в пятидесяти милях от островов Staten. Погода резко ухудшилась, туман настолько сгустился, что дальнейший осмотр представлялся бесцельным. По показаниям пленных с *Лейпцига* легкие крейсера немцев имели приказание уходить на юго-восточное побережье Америки и Стэрди повернул, производя глубокий поиск в направлении на NNW. *Bristol*'ю, который все еще не пришел на видимость, было сделано радио идти на север и осмотреть западную группу Фалкландских островов. Поиск продолжался 24 часа, но безрезультатно, и около 10 ч. 10 декабря Стэрди направился в порт Stanley, куда вскоре прибыл *Kent* и сообщил о потоплении *Нюренберга*. О *Дрездене* стало известным лишь два дня спустя.

В целях поисков последнего адмирал намеревался после погрузки угля разделить эскадру на три отряда. Один отряд должен был искать *Дрезден* в районе о. Огненная Земля, другой—на восточном побережьи до высоты Монтевидео, а третий—на побережьи Бразилии. Но полученные им инструкции Адмиралтейства, которое еще не вполне было осведомлено о подробностях дела, привели к изменению этих намерений. В инструкциях требовали предпринятия операций против трех крейсеров, не входивших в состав сил Шпее, т. е. против *Принца Эйтеля*, считавшегося в районе Вальпарайзо, *Карлсруэ*, гибель которого была не известна, и *Кронпринца Вильгельма*. О пос еднем ничего не было слышно со времени потоплении им п/х *Correntina* у Монтевидео. Против *Принца Эйтеля* должна была действовать соединенная Северная тихоокеанская эскадра за исключением *Australia*, имевшей предписание пройти Панамским каналом в Атлантический океан. Остальные—*Newcastle*, *Idzumo* и *Asama* должны были произвести поиск с юга с островов Галапагос, причем им на встречу надлежало выслать *Kent* со вспомогательным

крейсером для предварительного осмотра чилийского побережья. Самому Стэрди предписывалось искать два других неприятельских крейсера и для этой цели разделить эскадру на два отряда. Для обслуживания юго-восточного района оставались *Carnarvon* и *Glasgow* с двумя вспомогательными крейсерами под начальством адмирала Стоддарта.

Всем остальным судам надлежало идти на север, а *Canopus*'у на охрану в Abrolhos Rock, куда в скором времени должен был придти с м. Доброй Надежды *Dartmouth*. На следующий день (12 декабря) инструкции были изменены. Адмиралтейство уже знало, что *Дрезден* ускользнул; к тому же вызывало беспокойство положение в отечественных водах.

Линейные крейсера требовались Гранд-Флиту как можно скорее и Стэрди получил приказание сдать командование Стоддарту над всеми остальными крейсерами для поисков *Дрездена* с тем, чтобы как только с последним будет покончено Стоддарт шел бы на север искать остальные крейсера немцев. В дальнейшем ему сообщалось, что *Australia* слишком велика для прохода каналом и потому пойдет в Англию с заходом на Фалкландские острова, а *Melbourne*, пришедший в Гибралтар, имеет приказание спешить на Бермуду, т. к. получены сведения о появлении *Карлсруэ* в Bahamas.

Через час по отправлении телеграммы с последними инструкциями Стэрди в Лондоне получилась срочная телеграмма нашего консула в Punta-Arenas, сообщавшая, что *Дрезден* Магеллановым проливом не проходил. Немедленно инструкции Стэрди были изменены с приказанием использовать линейные крейсера против *Дрездена*. Четыре часа спустя, когда выяснилось, что чилийские власти собираются разрешить *Дрездену* грузиться углем, Стэрди получил вторичное подтверждение приказания немедленно гнаться за *Дрезденом*.

Последнее распоряжение Стэрди предупредил. Сообщение о появлении *Дрездена* в Punta Arenas он получил в 3 ч. дня 13-го декабря, на 1 час 45 м. раньше телеграммы Адмиралтейства, причем и тогда уже это сообщение запаздывало на 36 часов. Единственный крейсер, готовый в этот момент к выходу в море, был *Bristol*. Через 2 часа он вышел, а в 8 ч. 30 м. в. за ним последовали *Inflexible* и *Glasgow* под общим командованием командира *Inflexible*'я. Позже адмирал Стоддарт с *Carnarvon*'ом и *Cornwall*'ем были посланы на осмотр побережья Патагонии, а на следующее утро, по приказанию из Лондона, *Kent* и *Orama* пошли на западное побережье в поиски *Принца Эйтеля*.

Адмирал Стэрди считал, что лучшим выходом из положения будет, если он на *Invincible*'е немедленно возвратится в Англию, а *Inflexible* пойдет затем самостоятельно, но не позднее 29 декабря.

16 декабря Стэрди снялся с якоря. 17-го декабря пришло окончательное приказание Адмиралтейства о немедленном возвращении обоих крейсеров с заходом в St. Vincent для приема боевых припасов. Поиски *Дрездена* возлагались только на адм. Стоддарта.

К этому времени выяснилось, что «птичка улетела» из Punta Arenas и *Inflexible*, 19 декабря вышедший в Тихий океан, повернул обратно.

Так закончилась операция известная под именем Фалкландского боя. Из пяти неприятельских крейсеров и трех угольщиков, составлявших эскадру адмирала Шпее, один крейсер и один угольщик ускользнули. По британским понятиям победа не могла считаться полной — один легкий крейсер остался и море не освободилось от опасности, но крупное препятствие было устранено.

В стратегическом отношении, как признавали и немцы, мы одержали большой успех. В тактическом, вследствии большого нашего преимущества в силах, он был не велик.

Во всяком случае немалая заслуга Стэрди, уничтожившего сильную неприятельскую эскадру без всяких повреждений столь ценных для Гранд-Флита боевых единиц.

Риск, связанный с посылкой линейных крейсеров, был велик, но Адмиралтейство, взвесив все обстоятельства, пошло на него и пошло во время.

Могут сказать, что встреча на Фалкландских островах произошла только благодаря счастливому стечению обстоятельств, но, как бы то ни было, достижением этого обязаны золотому правилу Нельсона — «не терять задувшего ветра», которым руководствовались те, кто разрабатывали план всей широкой операции, выполненной столь удачно без всякого ослабления боевой мощи флота.

В ходе войны результат Фалкландского боя имел то значение, что после него все силы флота могли быть сосредоточены на главном театре.

# ОГЛАВЛЕНИЕ.

## Карты.



3
НАБЛЮДЕНИЕ и ПОГОНЯ ЗА „ГЕБЕНОМ" и „БРЕСЛАУ" с 1 ч. дня 3 авг. по 5 ч. утра 5 авг. 1914 г.
ПЕРВАЯ ФАЗА.
(СРЕДНЕЕ ЕВРОП. ВРЕМЯ.)
Лин. кр. Inflexible
„ „ Indomitable
„ „ Indefatigable
Брит. легкие крейсера
Первая крейс. эскадра
Французский флот
л. кр. „Гебен"
крейс. „Бреслау"
Французский флот вышел из Тулона 2 авг. в 4 ч. д.
Склонение 12° W
Склонение 8°30' W
Склонение 6° W
4 Авг. 5 ч. у. Первая группа изменила курс на Matifou с целью отрезать „Гебена"
3-я группа в Oran
2-я группа в Algiers
1-я группа в Matifou
MAJORCA
MINORCA
BALEARIC ISLANDS
SARDINIA
S. Pietro
S. Antioco
Cagliari
Spartivento
SICILY
LIFARI IS.
Ustica
Marittimo I.
CALABRIA
MESSINA
Reggio
STRAIT OF MESSINA
GULF OF TARANTO
STRAIT OF OTRANTO
Brindisi
Taranto
Otranto
Valona
Fano
CORFU
Policastro
M. Colonno
M. Rizzuto
C. Spartivento
G. of NAPLES
MALTA CHANNEL
MALTA
Valletta
PANTELLARIA
Graham Sh.
Lampechisa
Galita I.
Bizerta
G. of TUNIS
C. Bon
TUNIS
ALGIERS
Matifou
GULF OF BOUGIE
Philippeville
Bona
Bougaroni
„Гебен" и „Бреслау"
„Dublin" повернул для соединения с лин. крейсерами
„Гебен" и „Бреслау" вышли из Мессины 3 авг. 1 ч. д. возвратились 5 авг. 5 ч. утра
„Гебен" бомбардирует Philippeville 4 авг. утр.
„Бреслау" бомбардир Bona 4 авг утром.
„Dublin" прибыл в Бизерту 4 авг. 9 ч. 30 м и вышел 1 ч. дня
5 Авг. 5 ч. у. а затем к Pantellaria
„Indomitable" and „Indefatigable"
„Dublin"
„Chatham"
„Weymouth"
„Inflexible"
„Gloucester" и мин-цы
„Gloucester" присоединился
„Gloucester" отделился для наблюдения за Malta Channel 4 Авг 10 ч. в.
„Inflexible" вышел 3 авг. оставался в Malta Channel до 5 авг. 12 ч 08 м дня затем пошел к Pantellaria.
„Weymouth" вышел 3 авг. оставался в Malta Channel до 4 авг. 8 ч веч. затем пошел к Pantellaria.
„Dublin" вышел 3 авг. 6 ч 30 м. у. оставался в Malta Channel до 6 ч. в., после чего пошел в Бизерту.
„Indomitable" „Indefatigable" отделились на поиски „Гебена 3 авг. 3 ч 25 м. д.
„Chatham" прибыл 4 авг. в 8 ч. у и вышел в полдень
Полночь 3 Авг.
Полдень 4 Авг.
От Гринвича

3
НАБЛЮДЕНИЕ И ПОГОНЯ ЗА „ГЕБЕНОМ" И „БРЕСЛАУ"
С 1 Ч. ДНЯ 3 АВГ. ПО 5 Ч. УТРА 5 АВГ. 1914 Г.
ПЕРВАЯ ФАЗА.
(СРЕДНЕЕ ЕВРОП. ВРЕМЯ.)
Лин. кр. Inflexible
Indomitable
Indefatigable
Англ. легкие крейсера
Первая крейс. эскадра
Французские флота
Л. кр. „Гебен"
Крейс. „Бреслау"
SARDINIA
SICILY
TUNIS
MALTA
PANTELLARIA
CALABRIA
GULF OF TARANTO
CORFU
MAJORCA
BALEARIC ISLANDS
LIPARI IS.
MALTA CHANNEL
STRAIT OF MESSINA
STRAIT OF OTRANTO
Philippeville
Bona
GULF OF BOUGIE
Cagliari
Messina
Reggio
Marsala
Trapani
Palermo
„Dublin"
„Chatham"
„Weymouth"
„Gloucester"
„Indomitable" and „Indefatigable"